DIE RECHTLICHE STRUKTUR VON FREIHÄFEN UND HAFENFREIZONEN

Eine vergleichende Darstellung
von Aufbau und Ausgestaltung
der zur Zeit bestehenden Freihäfen
und Hafenfreizonen in Seehäfen,
verbunden mit Überblicken
über ihre geschichtliche Entwicklung
in den verschiedenen Staaten

Peter-Michael Pawlik

1973

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547202_0016

DIE RECHTLICHE STRUKTUR VON FREIHÄFEN UND HAFENFREIZONEN

Eine vergleichende Darstellung von Aufbau und Ausgestaltung der zur Zeit bestehenden Freihäfen und Hafenfreizonen in Seehäfen, verbunden mit Überblicken über ihre geschichtliche Entwicklung in den verschiedenen Staaten

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades
eines Doktors der Rechte
durch den Fachbereich Rechtswissenschaft
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Peter-Michael Pawlik

aus Bremen-Vegesack

1974

DISSERTATIONSDRUCK SCHÖN · 8 München 40 · Belgradstraße 11

Erster Berichterstatter: Prof. Dr. Scupin
Zweiter Berichterstatter: Prof. Dr. Steiger
Dekan: Prof. Dr. Kollhosser

Tag der mündlichen Prüfung: 19. November 1973

VORWORT

Im Jahre 1968 wurde von der Gemeinsamen Kommission der Europäischen Gemeinschaften der Entwurf einer Richtlinie, welche die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Freizonen harmonisieren sollte, veröffentlicht. Dieser Entwurf verursachte in den vor allem betroffenen Städten Hamburg, Bremen und Triest beträchtliche Unruhe. Insbesondere in Hamburg sah man in der Richtlinie in ihrer damaligen Entwurfsfassung einen Angriff auf das "Freihafenstatut", der abgewehrt werden müsse: der Freihafen habe lebenswichtige Bedeutung für Hamburg.

An die Veröffentlichung des Richtlinienentwurfs knüpfte sich eine lebhafte Diskussion zum Thema "Freihafen" an. Dies war Anregung für den Verfasser, sich näher mit der Institution "Freihafen", ihren rechtlichen Grundlagen und ihrer Ausgestaltung zu befassen. Immer wieder stieß der Verfasser dabei auf die Behauptung, die Freihäfen in den verschiedensten Ländern seien rechtlich überaus unterschiedlich strukturiert; eine - auch nur knappe - Darstellung der rechtlichen Situation, auf Grund derer man etwaige Unterschiede hätte erkennen können, fehlte jedoch. Ebenso mangelte es an einer klaren Bestimmung des Begriffes "Freihafen". Diese Lücken sollen mit der vorliegenden Arbeit geschlossen werden.

Ziel der Arbeit ist eine vergleichende Darstellung der rechtlichen Situation der zur Zeit bestehenden Freihäfen (zollrechtlich bevorrechtigte Gebiete mit eigenen Hafenanlagen) und Hafenfreizonen (zollrechtlich bevorrechtigte Gebiete ohne eigene Hafenanlagen, aber in deren unmittelbarer Nähe). Es wurde dabei der Weg gewählt, daß - ausgehend von einer Begriffsbestimmung und einer Erläuterung der wirtschaftlichen Aufgaben - die Freihäfen in den verschiedenen Staaten der Welt, nach den Gesichtspunkten geographisch umfassender Bereiche geordnet, untersucht wurden, um danach die aus dieser Untersuchung gewonnenen Ergebnisse zusammengefaßt darzustellen. Gerade dieser Weg erschien sinnvoll, da es so gut wie kein Schrifttum über die ausländischen Freihäfen und Hafenfreizonen gibt, so daß die vorliegende Studie zur Unterrichtung über die rechtlichen Grundlagen, die Ausgestaltung, die Verwaltung usw. der einzelnen Freihäfen dienen kann.

Als Exkurs wird ferner ein Überblick über die vielfach auch mit dem Namen "Freihafen" bezeichneten "Transithafenzonen" gegeben, die einem Binnenland ohne eigenen Zugang zum Meer zu dienen bestimmt sind.

Leider war es nicht möglich, Klarheit darüber zu gewinnen, ob in Ägypten, in Syrien und in Cuba Freihäfen oder Hafenfreizonen tatsächlich in Betrieb

sind. Da die Umstände staatlicher Planwirtschaft gegen das Bestehen von "freien Hafengebieten" in den genannten Staaten sprechen, wurde davon abgesehen, die vorliegenden rechtlichen Bestimmungen zu untersuchen. Andererseits gibt es in Bahrain (Mina Sulman) und auf den Ryukyu-Inseln (Naha) Freihäfen bzw. Hafenfreizonen, für die die zugrundeliegenden Gesetze und Verordnungen nicht erhältlich waren, so daß ihre Untersuchung deswegen ausscheiden mußte. Abgesehen von diesen Lücken werden in der vorliegenden Untersuchung sämtliche in Betrieb befindlichen Freihäfen und Hafenfreizonen der Welt nach dem Stand von Anfang 1971 untersucht.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort	III
Inhalt	V
Literaturverzeichnis	XIX
1. Teil: Einführung	1
Abschnitt 1	
Freihäfen und Hafenfreizonen - Begriffsbestimmung	1
I. Verwendung des Begriffes "Freihafen"	1
1. Zollrechtlich privilegierte Gebiete größerer Ausdehnung innerhalb eines Staates	1
2. Autonome Gebiete mit zollrechtlicher Privilegierung	4
3. Zollrechtlich privilegierte Gebiete geringer Ausdehnung innerhalb eines Staates, meist in Häfen oder deren Nähe gelegen	4
4. Zollager	5
II. Freihafen im Sinne dieser Untersuchung	5
1. Definition der EWG-Richtlinie über Freizonen, des deutschen Zollgesetzes und des Customs Co-operation Council	5
2. Voraussetzungen eines Freihafens im einzelnen	6
3. Definition von Freihafen	12
4. Definition von Hafenfreizone	14
Abschnitt 2	
Wirtschaftliche Aufgaben von Freihäfen und Hafenfreizonen	15
I. Nutzungsmöglichkeiten und Vorteile	15
II. Einteilung der Freihäfen und Hafenfreizonen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten	20
2. Teil: Darstellung der zur Zeit bestehenden Freihäfen und Hafenfreizonen	23
Abschnitt 1	
Deutschland	23
I. Überblick über die geschichtliche Entwicklung seit Beginn des 19. Jahrhunderts	23

1. Die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck von 1815 bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes 23
2. Freihäfen oder freihafenähnliche Einrichtungen im übrigen Deutschland bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes 24
3. Freihäfen zur Zeit des Norddeutschen Bundes 26
4. Der Anschluß der Hansestädte an das gemeinsame Zollgebiet des Zollvereins von 1867 bzw. des Deutschen Reiches von 1871 27
5. Die Entwicklung bis zum 1. Weltkrieg 33
6. Freihäfen unter der Geltung der Weimarer Reichsverfassung bis zum Erlaß des Zollgesetzes von 1939 34
7. Freihäfen nach dem Inkrafttreten des Zollgesetzes von 1939 39
8. Freihäfen nach dem Inkrafttreten des Zollgesetzes von 1961 41

II. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 43

III. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 48

IV. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 52
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 52
2. Handel und Transport 55
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 55
4. Gebrauch und Verbrauch 66
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen 67

V. Stellung der Freihäfen im Steuerrecht 69
1. Umsatzsteuerrechtlich 69
2. Verbrauchssteuerrechtlich 70

VI. Die Verwaltung der Freihäfen 71
1. Zollrechtliche und außenwirtschaftsrechtliche Verwaltung 71
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 78
a) Hamburg 78
b) Bremen 83
c) Bremerhaven 87
d) Emden 89
e) Cuxhaven 89
f) Kiel 91

Abschnitt 2
Italien 92

I. Überblick über die geschichtliche Entwicklung seit Beginn des 19. Jahrhunderts 92
1. Freihäfen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts 92
2. Entwicklung von der staatlichen Einigung bis zum 1. Weltkrieg 92
3. Entwicklung zwischen den beiden Weltkriegen 93

4. Entwicklung der Freihäfen seit 1938. Triest nach dem 2. Weltkrieg 95
II. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 97
III. Einrichtung und Aufhebung von Punti franchi und Depositi franchi, Änderung der Grenzen 103
IV. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 105
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 105
2. Handel und Transport 107
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 108
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 112
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung von Freiplätzen und Freilagern 113
V. Die Verwaltung der italienischen freien Hafengebiete 114
1. Zollrechtliche Verwaltung 114
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 114
a) Punti franchi (Freiplätze) 115
aa) Triest 115
bb) Venedig 117
b) Depositi franchi (Freilager) 121

Abschnitt 3
Entwicklung der Freihäfen in den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft 123

1. Frankreich 123
2. Belgien und Niederlande 124

Abschnitt 4
Niederlande 126

I. Untersuchung der niederländischen "entrepots" 126
1. Rechtscharakter von "publieke" und "particuliere entrepots" bzw. Freizonen und Zollagern 127
a) EWG-Recht 127
b) Niederländisches Recht und Einordnung der niederländischen Lager in die Kategorien "Freizone" bzw. "Zollager" 128
2. Einrichtungen der "publieke" und "particuliere entrepots" 129
3. Betriebs- und Überwachungsmodalitäten der "publieke" und "particuliere entrepots" 130
II. Ergebnis 130

Abschnitt 5
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Skandinavien 133

1. Dänemark 133
2. Schweden 135
3. Finnland 137

Abschnitt 6
Dänemark 139

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 139
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 143
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 144
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 144
2. Handel und Transport 146
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 146
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 147
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen 147
IV. Die Verwaltung des Kopenhagener Freihafens 148
1. Zollrechtliche und außenwirtschaftsrechtliche Verwaltung 148
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 149

Abschnitt 7
Schweden 153

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 153
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 156
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 157
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 157
2. Handel und Transport 160
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 161
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 162
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen 162
IV. Die Verwaltung der schwedischen Freihäfen 163
1. Zollrechtliche Verwaltung 163
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 163
a) Göteborg 164
b) Malmö 166
c) Stockholm 168
d) Zusammenfassung 169

Abschnitt 8
Finnland 170

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 170
II. Einrichtung und Aufhebung der freien Hafengebiete, Änderung der Grenzen 172
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 172
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 172
2. Handel und Transport 173
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 174
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 174
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der freien Hafengebiete 174
IV. Die Verwaltung der finnischen Freilager und Freihäfen 175
1. Zollrechtliche Verwaltung 175
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 175
a) Turku 175
b) Hanko 176
c) Helsinki 176

Abschnitt 9
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen im europäischen Mittelmeerraum mit Ausnahme Italiens 179

1. Spanien 179
2. Jugoslawien 182
3. Malta 183
4. Griechenland 183

Abschnitt 10
Spanien 185

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 185
II. Einrichtung und Aufhebung von Freizonen und Freilagern, Änderung ihrer Grenzen 189
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 190
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 190
a) Zonas Francas (Freizonen) 190
b) Depósitos Francos (Freilager) 193
2. Handel und Transport 193
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 194
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 197

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der freien Hafengebiete 198
IV. Die Verwaltung der Zonas Francas und Depósitos Francos 199
1. Zollrechtliche Verwaltung 199
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 200
a) Zonas Francas 200
b) Depósitos Francos 203

Abschnitt 11
Jugoslawien 206

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 206
II. Einrichtung und Aufhebung der Zollfreizonen, Änderung der Grenzen 210
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 210
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 210
2. Handel und Transport 211
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 212
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 213
5. Zusammenarbeit jugoslawischer Unternehmen mit ausländischen Firmen in den Zollfreizonen 214
6. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Zollfreizonen 215
IV. Die Verwaltung der jugoslawischen Zollfreizonen 216
1. Zollrechtliche Verwaltung 216
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 217

Abschnitt 12
Griechenland 220

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 220
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung ihrer Grenzen 222
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 223
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 223
2. Handel und Transport 224
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung 224
4. Gebrauch und Verbrauch 225
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der freien Hafengebiete 225
IV. Die Verwaltung der griechischen Freizonen 227
1. Zollrechtliche Verwaltung 227
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 227
a) Piräus 228
b) Thessaloniki 229

Abschnitt 13
Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen im übrigen Europa 230

Abschnitt 14
Überblick über die Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Asien 232

Abschnitt 15
Libanon 237

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 237
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung ihrer Grenzen 239
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 240
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 240
2. Handel und Transport 241
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 242
4. Gebrauch und Verbrauch 243
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen 243
IV. Die Verwaltung der libanesischen Freizonen 244
1. Zollrechtliche Verwaltung 244
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 245

Abschnitt 16
Singapore 247

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 247
II. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen der Free Trade Zones 249
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 249
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 249
2. Handel und Transport 251
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 251
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 252
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Free Trade Zone 252
IV. Die Verwaltung des Freihafens von Singapore 253
1. Zollrechtliche Verwaltung 253
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 253

Abschnitt 17
Republik China (Taiwan) 257

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 257
II. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen der Export Processing Zones 260
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 261
1. Zugelassene Unternehmen 261
2. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 262
3. Handel und Transport 263
4. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 264
5. Gebrauch und Verbrauch von Waren 265
6. Besondere Vergünstigungen 265
7. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Export Processing Zones 265
IV. Die Verwaltung der Export Processing Zones 266
1. Zollrechtliche Verwaltung 266
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 266

Abschnitt 18
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Afrika 269

Abschnitt 19
Marokko 272

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 272
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen 275
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 275
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 275
2. Handel und Transport 277
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 278
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 279
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizone 279
IV. Die Verwaltung der Freizone von Tanger 280
1. Zollrechtliche Verwaltung 280
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 280

Abschnitt 20
Liberia 281

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 281
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 282
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 282

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 282
2. Handel und Transport 284
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 284
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 285
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung des Freihafens 285
IV. Die Verwaltung des Freihafens von Monrovia 286
1. Zollrechtliche Verwaltung 286
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 286

Abschnitt 21
Togo 288

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 288
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 290
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 291
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 291
2. Handel und Transport 291
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 292
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 293
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen 293
IV. Die Verwaltung des Freihafens von Lomé 294
1. Zollrechtliche Verwaltung 294
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 294

Abschnitt 22
Vereinigte Staaten von Amerika 298

I. Überblick über die Entwicklung der Freihäfen in den USA 298
1. Bis zum Erlaß des Foreign-Trade Zones Act 298
2. Entwicklung seit Erlaß des Foreign-Trade Zones Act 1934 299
II. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 300
III. Einrichtung und Aufhebung der Foreign-Trade Zones, Änderung der Grenzen 303
IV. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 305
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 305
2. Handel und Transport 308
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung 308
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 309
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Foreign-Trade Zones 310

V. Die Verwaltung der US-amerikanischen Foreign-Trade Zones 311
1. Zollrechtliche Verwaltung 311
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 311

Abschnitt 23
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Amerika, mit Ausnahme der USA 316

Abschnitt 24
Bermuda 322

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 322
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 325
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 325
1. Zugelassene Unternehmen 325
2. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 325
3. Handel und Transport 326
4. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 326
5. Gebrauch und Verbrauch 327
6. Besondere Vergünstigungen 327
7. Verbote und Beschränkungen, Überwachung des Freihafens 327
IV. Die Verwaltung des "Ireland Island Freeport" 328
1. Zollrechtliche Verwaltung 328
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 328

Abschnitt 25
Mexiko 329

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 329
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 332
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 333
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 333
2. Handel und Transport 334
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 335
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 337
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen 338
IV. Die Verwaltung der mexikanischen Freihäfen 339
1. Zollrechtliche Verwaltung 339
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 340

Abschnitt 26
Panama 344

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 344
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen 346

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 347
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 347
2. Handel und Transport 349
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 349
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 350
5. Sonstige Vergünstigungen 350
6. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen 351
IV. Die Verwaltung der Freizone von Colón 352
1. Zollrechtliche Verwaltung 352
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 352

Abschnitt 27
Dominikanische Republik 355

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 355
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen 358
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 359
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 359
2. Handel und Transport 360
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 361
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 362
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen 363
IV. Die Verwaltung der Freizonen, insbesondere der Freizone von La Romana 364
1. Zollrechtliche Verwaltung 364
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 364

Abschnitt 28
Niederländische Antillen 366

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 366
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen 369
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 370
1. Zugelassene Unternehmen 370
2. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 371
3. Handel und Transport 372
4. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 372
5. Besondere Vergünstigungen 373
6. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen 373
IV. Die Verwaltung der Freizonen der Niederländischen Antillen 374
1. Zollrechtliche Verwaltung 374
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 374

Abschnitt 29
Kolumbien 378

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 378
II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen 380
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 380
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 381
2. Handel und Transport 382
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 382
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 384
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen 384
IV. Die Verwaltung der Hafenfreizone von Barranquilla 385
1. Zollrechtliche Verwaltung 385
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 385

Abschnitt 30
Uruguay 388

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition und zollrechtlicher Status 388
II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen 391
III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 392
1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 392
2. Handel und Transport 394
3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 394
4. Gebrauch und Verbrauch von Waren 396
5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen 396
IV. Die Verwaltung der uruguayischen Freizonen 397
1. Zollrechtliche Verwaltung 397
2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb 397

3. Teil: Ergebnisse 399

1. Terminologie 399
2. Zollrechtlicher Status 400
3. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen 403
4. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen 404
a) Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung 404
b) Handel und Transport 406
c) Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren 406
d) Gebrauch und Verbrauch von Waren 408
e) Verbote und Beschränkungen, Überwachung der freien Hafengebiete 408

5. Verwaltung der freien Hafengebiete 409
a) Zollrechtliche Verwaltung 409
b) Allgemeine Verwaltung und Betrieb 410
6. Gesamtergebnis 412

4. Teil Exkurs: Transithafenzonen 415

1. Bedeutung von Freihäfen und Hafenfreizonen für die Binnenstaaten 415
2. Besondere Transiteinrichtungen für die Binnenstaaten 416
3. Die Jugoslawische Freizone von Thessaloniki 418
a) Geschichtliche Entwicklung 418
b) Ausgestaltung 419
4. Transiteinrichtungen in anderen Staaten 421

LITERATURVERZEICHNIS

Agevolazioni fiscali e finanziarie
siehe: Ente per la Zona industriale di Trieste

Allemagne Fédérale. Régime des zones franches et ports francs
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris),
Nr. 158-159 vom 11. u. 15. August 1962,
S. 2922 f.

Almanach des jugoslawischen Außenhandels
siehe: Yugoslavia Export

Annesi, Massimo — Aspetti legislativi dell' industrializzazione del Mezzogiorno "porti franchi" e "zone industriale"
in: Il Mezzogiorno nelle ricerche della SVIMEZ 1947-67, Roma 1968, S. 67-100

Antilles néerlandaises. Régime des zones franches
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris),
Nr. 213 vom 20. Februar 1963, S. 734

Apunti sull' istituzione e sullo sviluppo dell' attivitá del Punto Franco nel Porto di Napoli
unveröffentlichtes Manuskript
Napoli 28. Dezember 1963

Aradoudaki, Yahia — A propos de zone franche en Syrie
in: Etudes de la Syrie et des Pays Arabes (Damaskus),
Nr. 97, Januar 1966, S. 29 ff.

Atto finale della conferenza di Roma
in: Relazioni internazionali (Mailand),
Nr. 49 vom 3. Dezember 1955, S. 1295

Aufsess, Otto Freiherr von — Die Zölle und Steuern sowie die vertragsmäßigen auswärtigen Handelsbeziehungen des Deutschen Reiches
Bearbeiter: Carl Wiesinger
5. Auflage, München und Leipzig 1900

Bahrain Free Port — in: Lloyd's List (London) vom 30. September 1957, S. 3.

Bail, Theodor,
Walter Schädel,
Hans Hutter
Kommentar zum Zollgesetz und Durchführungsbestimmungen
Heidelberg, Hamburg 1969
(Loseblattsammlung)
(Bail-Schädel-Hutter)

Baldige Eröffnung der Freihafenzone Barranquilla
in: Täglicher Hafenbericht (Hamburg)
vom 21. März 1964, S. III

Barba, Turio de
Il Porto di Trieste dalle origini al 1918
in: Adriatico (Triest), November - Dezember 1968, S. 7-12

Baxevanis, John
The Port of Thessaloniki
Thessaloniki 1963

Behr, Chr.
Die Freihafenstellung der Freien Hansestadt Bremen
in: Hanseatische Rechts- und Gerichts-Zeitschrift (Hamburg),
1929, Abt. A, S. 143 ff.

ders.
Zollausschlüsse und freie Niederlagen
in: Zeitschrift für Zollwesen und Reichssteuern (Berlin),
1901, S. 195 ff., 227 ff.

Beier, Gerhard
Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, ihre Aufgaben und ihre Bedeutung für Bremen
in: Wirtschafts-Correspondent (Hamburg) vom 28. September 1968, S. 14/15

Bestemmelser vedrørende Københavns Frihavn
siehe: Københavns Frihavns-Aktieselskab

Betænkning afgivet af Toldkommissionen af 1967
Betænkning Nr. 566
Kopenhagen 1970

Beushausen, Friedo
Le Port Franc de Lomé
in: Le Port de Lomé, S. 29 ff.

Bhattacharjee, Shri
Kandla Free Trade Zone
in: Indian Shipping (Calcutta),
Juni 1969, S. 23

Board of Commissioners of the Port of New Orleans — Foreign-Trade Zone No. 2, Tariff No. 4
New Orleans 1970

Boernstein, R.A. — The Free Port of Malmö
in: Foreign-Trade Zones, S. 117

Bolivia, Convenios — siehe: Camacho Omiste, Edgar

Bolle, A./C. Völckers — Die stadtstaatlichen Häfen Hamburg und Bremen Verwaltung und Betrieb in ihren Beziehungen zum Deutschen Reich (zur Deutschen Bundesrepublik)
unveröffentlichtes Gutachten vom 1. September 1949

Brésil. La zone franche de Manaus
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris),
Nr. 713-714 vom 20. und 23. Dezember 1967, S. 5483

Brief Review of the Legal System of Free Zones in Latin America
siehe: Pan American Union

Brockmann, M.G. — Administration of Commercial Ports, Free Ports and Free Zones in Ports
(spanischer Beitrag)
in: 15th International Congress of Navigation Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Bronö, Axel — Die Freihäfen innerhalb der europäischen Großmächte
in: Hamburger Hafen Nachrichten vom 15. April 1960, S. 2

ders. — Der Freihafen von Kopenhagen - Transit-, Stückgut- und Getreidehafen
in: Hansa (Hamburg),
1955, S. 877 ff.

ders. — Der Kopenhagener Freihafen
in: Seeverkehr (Berlin-Ost),
März 1963, S. 5 ff.

Bühmann — Zoll und Flensburger Schiffsverkehr
in: Deutsche Zollbeamtenzeitung
(Berlin), 1936, S. 534 ff.

Bunnies — Administration of Commercial Ports,
Free Ports and Free Zones in Ports
(deutscher Beitrag)
in: 15th International Congress of Navigation
Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Camacho Omiste, Edgar — Bolivia. Convenios y Declaraciones Internacionales
Bilaterales 1948-1966,
Multilaterales 1950-1966
La Paz 1966

Camera di commercio industria artigianato e agricoltura Messina — Studio sulle possibilità di sviluppo delle infrastrutture portuali e delle communicazioni nel comprensorio di Messina
Messina 1970

Carranza, José Léon de und José Ochoa y Benjuema — El problema de las zonas francas en su relación con la Zona Franca de Cádiz
Cádiz 1951

The Colon Free Zone in the Republic of Panama
Colon o. J.

Colonna de Lega, Raoul — La Zone Franche du Port de Beyrouth
Beyrouth 1957

Comelin, Julio Gerlein — The Free Industrial and Trade Zone of Barranquilla
in: Pan American Union, Port Development,
S. 61 ff.

Comisión Administradora de Zonas Francas — Leyes, Decretos y Resoluciones
Montevideo 1962

Compagnie de Gestion et d'Exploitation du port de Beyrouth — Le Port de Beyrouth
Beyrouth o. J.

Confederación de Camaras Industriales	Puertos Libres Mexicanos, Los Puertos Libres y la industrialización de México (Circular No. 65/85) Mexico 1965
Conseil Economique	Les zones franches portuaires Paris 1949
Consorcio de la Zona Franca de Barcelona	La base de nuestro futuro está en marcha Barcelona 1971
Consorcio de la Zona Franca de Cádiz	Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la zona franca en Cádiz Cádiz 1946
Constantopoulos, Constantin S.	Thessaloniki - sein Hinterland und sein Hafen Hamburg 1940 (Diss.)
Cook, Peter	Malaysia. Free port politics in: Far Eastern Economic Review (Hongkong) vom 26. Februar 1970, S. 35 ff.
Copenhagen Freeport 75 Years	in: Scandinavian Shipping Gazette (Kopenhagen), November 1969, S. 8
Customs Co-operation Council	Enquiry on Free Ports and Free Zones in Europe Dokument 10.039 vom 15. Januar 1963
Customs Co-operation Council	Glossaire des Termes Douaniers Internationaux - Glossary of International Customs Terms Brüssel 1968
Delbrück	Der Artikel 40 der Reichsverfassung Berlin 1881
Delius, Wolfram	Die Rechtsentwicklung zum heutigen Freihafen Hamburg Leipzig 1933 (Diss.)
Deneffe	Die Berechtigung und Zweckmäßigkeit des Hamburger Freihafens für Wirtschaft und Verwaltung Vortrag vor dem Freihafenverband Hamburg e. V. am 28. April 1966

Depósito Franco de Bilbao — El Depósito Franco en el Puerto de Bilbao
Bilbao 1964

Depósito Franco de Bilbao - Bodas de Oro 1918/1968
Sonderdruck aus "Informacion", Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, September 1968

Deutsch-Südamerikanische Bank AG — Brasilien. Bericht über eine Reise durch Nordbrasilien
Hamburg, November 1969

Deutsch-Südamerikanische Bank AG — Panama. Bericht über die Freizone Colon
Hamburg,

Deutsches Schiffahrt- und Hafenjahrbuch, 60. Band
Hamburg 1966

Diaz, Rafael Fernández — Breve Resena sobre la Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla
Barranquilla, 18. September 1970

Diaz Molano, Elias — La zona franca para Bolivia en el puerto de Rosario
in: Estudias sobre temas de la economia argentina (Rosario), 1953, Nr. 14, S. 5 ff.

Dieden, Gotth. — Administration of Commercial Ports, Free Ports and Free Zones in Ports (schwedischer Beitrag)
in: 15th International Congress of Navigation Venice 1931 (Sammelband)
Brüssel 1931

Dittmar, Erich — Ist das Bremer Freihafensystem zeitgemäß?
in: Wirtschafts-Correspondent (Hamburg) vom 8. Oktober 1966, S. 16 ff.

ders. — Wozu Freihäfen?
in: Der Schlüssel (Bremen), Dezember 1964, S. 7 ff.

Doolittle, H.A. — The Free Port of Bilbao
in: Foreign Trade Zones, S. 214

Dorn, A. — Die Seehäfen des Weltverkehrs (zwei Bände) Wien 1891/92

Dronke — Die Zollausschlüsse in: Zeitschrift für Zollwesen und Reichssteuern (Berlin), 1910, S. 225 ff.

Eggers, Hermann — Die Eigentümer der deutschen Seehäfen und die Betriebsinhaber ihrer Umschlagsanlagen Hamburg 1927 (Diss. Göttingen)

Emmerich, Walter — Der Freihafen 2. Auflage, Hamburg 1960

Engel, Moritz von — Die Freihafengebiete in Österreich-Ungarn mit anschließender Behandlung der Freihäfen des Deutschen Reiches und anderer Staaten Wien 1906

Enquiry on Free Ports and Free Zones — siehe: Customs Co-operation Council

Ente per la Zona industriale di Trieste — Agevolazioni fiscali e finanziarie Triest o.J.

Ertugruloglu, Mehmet — Serbest bölge kanunu (Gesetz über die Freizonen) in: Ankara Üniv. Siyasal Bilgiler Fakültes; Dergisi, Band 9, Ankara 1954, S. 95 ff.

Establishment of Foreign-Trade Zones in the USA — siehe: Foreign-Trade Zones Board

Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la Zona franca en Cádiz — siehe: Consorcio de la Zona Franca de Cádiz

Etats-Unis. Les zones franches — in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris), Nr. 164 vom 1. September 1962, S. 3161 ff.

Fair, Marvin L. — Port Administration in the United States Cambridge, Maryland 1954

Finansdepartementet — Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande frihamnsväsenet, avgivet den 15 okt. 1934 av frihamnssakkuniga
Stockholm 1934

Fleischmann — Die norddeutschen Zollausschlüsse
in: Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern (Berlin),
1933, S. 293 ff.

Flügel, Heinrich — Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen
Jena 1914

Foreign Trade Zones (or Free Ports). Analyzed with special reference to the advisability of their establishment in the United States
Prepared by The Board of Engineers for Rivers and Harbors, War Department,
Bureau of Operations United States Shipping Board
Washington 1929

Foreign-Trade Zones Board — 30th/31st/32nd Annual Report of the Foreign-Trade Zones Board to the Congress of the United States
Washington 1968/69/70

Foreign-Trade Zones Board — Establishment of Foreign-Trade Zones in the USA
Washington 1934

Foreign-Trade Zones Board — Laws, Regulations, and Other Information Relating to Foreign-Trade Zones in the United States
Washington 1966

Foreign Trade Zones in the USA
siehe: The Organisation for European Economic Co-operation

Free Port in Malta — mit Beiträgen von:
F. K. Liebich, Considerations Concerning the Creation of a Free Port in Malta, S. 3 ff.;
Laucht-Mavers, General Scheme for a Free Port in Malta, S. 7 ff.;
Hensen-Wittmer-Sadetzky, Model Tests of the Port of Marsaxlokk, S. 28 ff.
Malta 1965

The Freeport of Monrovia in: Ports and Harbors, Dezember 1957, S. 24 und 28

Free Trade Zone at Kandla in: Indian Shipping (Calcutta), April 1963, S. 25

Free Trade Zone Plan for Trincomali
in: Lloyd's List (London) vom 23. September 1968, S. 2

Free Trade Zones and Related Facilities Abroad
siehe: United States Department of Commerce

Free Trade Zones established at Singapore - entrepot traffic to grow
in: Shipbuilding and Shipping Record vom 14. November 1959, S. 17

Free Trade Zones in Singapore
Singapore o. J.

Free Trade Zones in Uruguay in: Pan American Union, Port Development, S. 89 ff.

A Free Zone at Port Said Harbour
in: Norwegian Shipping News (Oslo), 1956, S. 1190

Der Freihafen Hamburg - Historische Entwicklung, Funktion und Bedeutung
in: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten, Nr. 25 vom 19. Juni 1970, S. 4

Die Freihäfen in der EWG in: Internationale Transport-Zeitschrift (Basel), 1965, S. 3647

Freihafenpläne für Aalborg in: Deutsche Verkehrs-Zeitung (Hamburg) vom 22. Oktober 1968, S. 17

Freihafenverband Hamburg e. V. Geschäftsberichte von 1965 bis 1968

Freihafenzone Rijeka beginnt sich abzuzeichnen
in: Verkehr (Wien), 1963, S. 877

Die Freizone des Hafens Venedig
in: Internationale Transport-Zeitschrift (Basel), 1949, S. 297

Fugl-Meyer, H. — Management of the Copenhagen Free Port
in: 15th International Congress of Navigation
Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Fuhse, Georg — Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung
Bremen 1927

Garsaud, Marcel — Administration of Commercial Ports,
Free Ports and Free Zones in Ports
(amerikanischer Beitrag)
in: 15th International Congress of Navigation
Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Geffken — Die Stellung der Hansestädte
in: Deutsche Rundschau vom 28. Mai 1880

Giese, Friedrich — Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919
8. Auflage, Berlin 1925

Glünder, Hans-Georg — Die Freihafenindustrie Hamburgs
Hamburg 1925 (Diss.)

Goetze, Rudolf — Hamburg braucht sein Freihafenamt
in: Deutsche Verkehrs-Zeitung (Hamburg)
vom 22. April 1967, S. 7

The Government of the Bahama Islands and The Grand Bahama Port Authority, Limited, Details of Agreements
(Texte der Abkommen)
o.O., o.J.

Grand Bahama: The big binge is over
in: Business Week (New York) vom
1. August 1970, S. 54

Grau — Die Rechtsstellung des Zollausschlusses Hamburg-Freihafen
in: Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern
(Berlin), 1928, S. 187 ff. und 230 ff.

Grèce. Régime des Zones franches
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris), Nr. 119 vom 28. März 1962, S. 1186

Haas, Robert — Régime international des zones franches dans les ports maritimes
in: Académie de Droit International, Recueil des Cours 1928, Band 21, S. 369 ff. Paris 1929

Hafenverwaltung Koper — Luka Koper Koper 1970

Hamburger Hafen-Jahrbuch 1969
siehe: Klugmann, Werner

Harmonisierung durch Ausnahmebestimmung
in: Transport-Dienst (Hamburg) vom 11. April 1968, S. 442/444

Hassø, Arthur G. — Københavns Frihavn Tilblivelse og Virksomhed 1894-1944 København 1946

Heeckt, Hugo — Die Seehäfen in Skandinavien und im übrigen Ostseeraum
in: Handbuch der europäischen Seehäfen, Band II, Hamburg 1968

Heimes, Anton — Rationalisierung und Zusammenarbeit zwischen Seehäfen und Güterkraftverkehr
in: Jolmes, Seewirtschaft, S. 297 ff.

Helander, Sven — Free Ports
in: Encyclopedia of Social Sciences, Band VI, S. 436 ff. New York 1951

Helsinki Harbour Board — Port of Helsinki Helsinki 1967

Henry, Frank Anderson — The Free Port of Barcelona
in: Foreign Trade Zones, S. 209

Huber, Ernst Rudolf — Wirtschaftsverwaltungsrecht
1. Band Tübingen 1953
2. Band Tübingen 1954

Hübner, Max Oskar — Der Zollanschluß Hamburgs vom 15. Oktober 1888
Hamburg 1925 (Diss.)

Hugot, Jean-Louis — Les ports francs. Etat actuel de la Question en France
Paris 1916

Informe sobre Zonas Francas Industriales en la República Dominicana
unveröffentlichtes Manuskript
Santo Domingo 1970

Interessante Details um Rijekas Zollfreizone
in: Verkehr (Wien), 1963, S. 1021

15th International Congress of Navigation Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Investitionsmöglichkeiten in Taiwan (III)
in: Mitteilungen, herausgegeben von VWD - Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH, Frankfurt, Juni 1968, S. 2

Ipsen, Hans Peter — Hamburgs Verfassung und Verwaltung
Hamburg 1956

Jansson, Tuwe — Svenska Frihamsförfattningar
jämte förklarande anmärkingar,
hänvisningar och sakregister
Stockholm 1922

Jensen, Wilhelm — Deutsches Zollrecht
Berlin 1934

Jetzt auch Freihafenzone in Haifa
in: Deutsche Verkehrs-Zeitung (Hamburg) vom 7. September 1968, S. 9

Johann, Hermann — Die Bewirtschaftung des Hamburger Hafens unter besonderer Berücksichtigung des Kaiumschlags und des Lagereiwesens
Hamburg 1935

Jolmes, Lothar L.V.	Seewirtschaft Beiträge zur ökonomischen Entwicklung in Seehäfen und Seeschiffahrt Hamburg 1966
Jordan, Curtis C.	The Free Port of Santander in: Foreign Trade Zones, S. 222
Kaohsiung Export Processing Zone Administration (KEPZA)	Export Processing Zones in Taiwan, Republic of China Kaohsiung 1970
dto.	KEPZ Answers Kaohsiung 1970
dto.	Laws and Regulations Concerning Export Processing Zones in the Republic of China o.O. 1967
dto.	Three Years After the Establishment of Kaohsiung Export Processing Zone Kaohsiung 1969
Kaufmann, Heinz	The Economic Importance of a Free Port in: Conference Speakers and their Papers at the 4th Conference of the International Association of Ports and Harbors, London May 10-14, 1965, Vol. 2, S. 111 ff.
ders.	Die wirtschaftliche Bedeutung eines Freihafens in: Jolmes, Seewirtschaft, S. 351 ff.
Kern, Helmuth	Eine neue Ordnung für Hamburgs Hafen in: Der Hafen (Hamburg), Januar/Februar 1970, S. 1 ff.
Klein	Der Freibezirk Stettin in: Deutsche Zollbeamten-Zeitung (Berlin), 1936, S. 241 ff.
Klugmann, Werner	Hamburger Hafen-Jahrbuch 1969 Hamburg 1969

Københavns Frihavns-Aktieselskab	Bestemmelser vedrørende Københavns Frihavn o.O., o.J.
Köppe, Christel	Bremen und das deutsche Zoll- und Handelsgebiet von 1851/53 bis 1888 Bremen o.J. (Staatsarbeit Wirtschaftswissenschaften, vervielfältigt)
Kos, Lucijan	Problemi nasih slobodnih luckih zona Rijeka 1969 (Sonderdruck)
Kouevi, Hippolyte	Le Port en Eau Profonde de Lomé in: Le Port de Lomé, S. 3 ff.
Kuehn	Freihäfen Ein Beitrag zur Terminologie in: Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern (Berlin), 1929, S. 44 ff.
ders.	Die Rechtsstellung des Zollausschlusses Hamburg-Freihafen im deutschen Zollverfassungsrecht in: Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern (Berlin), 1928, S. 5 ff.
Kugler, Hellmuth	Die Entstehung der neuen Freihafenformen in: Weltwirtschaftliches Archiv, 19. Band, S. 188 ff. Jena 1923
Laband, Paul	Das Staatsrecht des Deutschen Reiches Band IV 5. Auflage, Tübingen 1914
Lake, Richard H.	Foreign-Trade Zones of the United States in: Pan American Union, Port Development, S. 75 ff.
ders.	The Role of Free Trade Zones in International Trade in: Pan American Union, Port Development, S. 46 ff.
Lang, Gerhard	Boliviens Streben nach freiem Zugang zum Meer Hamburg 1966

Laucht-Mavers — siehe: Free Port in Malta -

Lauritzen, Georg — Zum Angriff auf den Status des "Alten Hamburger Freihafens"
in: Die Kommandobrücke (Hamburg), September 1968, S. 188 ff.

ders. — Freihafen-Regelung für Hamburg
in: Die Kommandobrücke (Hamburg), Februar 1969, S. 38

Laws and Regulations Concerning Export Processing Zones in the Republic of China
siehe: Kaohsiung Export Processing Zone Administration (KEPZA)

Laws, Regulations, and Other Information Relating to Foreign-Trade Zones in the United States
siehe: Foreign-Trade Zones Board

Letourmy, E. — La question des ports francs remise a l'ordre du jour
in: Journal de la Marine Marchande vom 1. Juli 1965, S. 2546 ff.

Ley, Reglamento y Otras Disposiciones Legales de Puertos Libres Mexicanos
siehe: Puertos Libres Mexicanos

Leyes, Decretos y Resoluciones
siehe: Comisión Administradora de Zonas Francas

Liebich, F.K. — siehe: Free Port in Malta

Luengo, Francisco Alonso — Las Islas Canarias
Madrid 1947

Mac Vitty, K. de G. — The Free Port of Leghorn
in: Foreign Trade Zones, S. 247

MAHART National- und Freihafen Budapest — Information über Leistungen des Budapester Freihafens
Budapest 1961

MAHART National- und Freihafen Budapest — Nemzeti- és Szabadkikötö
40 éves a nemzeti és szabadkikötö
1928 - 1968
o.O., o.J.

dto. — Le Port Franc et National "MAHART"
Budapest
Budapest o.J.

Maroc. Création d'une zone franche dans le port de Tanger
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris),
Nr. 104 vom 3. Februar 1962, S. 459

Maroc. Zone franche du port de Tanger
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris),
Nr. 514 vom 8. Januar 1966, S. 159

Martinstetter, Hermann — Die Zollgrenze
in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft,
Band 107, S. 172 ff.
Tübingen 1951

Masson, Paul — Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui
Paris 1904

Mathies, O., H. Entholt und L. Leichtweiss — Die Hansestädte Hamburg, Bremen, Lübeck
Gotha 1928

Maymard — La question des zones franches en France
in: Société belge d'études et d'expansion
Bulletin bimestrial
Liège 1956, S. 569

Mexican Free Ports — Mexico 1923

De mexicanske frizoner — in: Udenrigsministeriets Tidsskrift
(København) vom 28. November 1969,
Nr. 47, S. 801 ff.

Meyer-Marwitz, Bernhard — Hamburgs Weg zum Welthafen
Hamburg 1960

Ministerio de Desarrollo Economico — Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla
Legislacion Colombiana Sobre Zona Franca 1958 - 1970
o.O., o.J.

Minoletti, Bruno — Der Freihafen von Genua
in: Navigazione e commercio italoanseatico (Hamburg), Juli 1938, S. 146 f.

ders. — I Porti Franchi
Torino 1939

Möller, Friedrich — L'Exploitation du Port de Lomé
in: Le Port de Lomé, S. 17 ff.

Monrovia Freeport - History and Development
in: Journal of Commerce & Industry (Monrovia), Juni 1969, S. 6 ff.

E.H. Mundy & Co. (Bahamas) Ltd. — Freeport, Bahamas
Port Information
o.O., July 1970

Neuregelung der Freihafenlieferungen
Weitere Bestimmungen zur Einfuhrumsatzsteuer
in: Deutsche Verkehrs-Zeitung (Hamburg) vom 26. September 1967, S. 7

Nölle, Hansjürgen — Die bremischen Häfen
Eine öffentlich-rechtliche Betrachtung der Häfen in Bremen und Bremerhaven sowie des Weserstroms
Hamburg 1959 (Diss.)

Nouveau Recueil Général de Traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international
3. Série, Tome XXI
Leipzig 1929/1930

No weather snags seen in Malta's free port plan
in: The Journal of Commerce (Liverpool) vom 19. August 1968, S. 1

Office of Economic Research, Commonwealth of Puerto Rico, Economic Development Administration	Mayaguez Foreign-Trade Zone o.O., November 1967
The Organisation for European Economic Co-operation	Foreign Trade Zones in the USA Paris 1954
Organization of the Free Zone	and Port of Thessaloniki Thessaloniki, June 1969
Panama. Zone franche de Colon	in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris) Nr. 118 vom 24. März 1962, S. 1139 f.
Pan American Union, General Secretariat of the Organization of American States	Brief Review of the Legal System of Free Zones in Latin America Dokument 32 vom 25. Oktober 1968 für die Third Inter-American Port and Harbor Conference, Vina del Mar, Chile, November 15-24, 1968
dto.	Port Development UP/CIES-8 ES-CTPP-Doc. 15 (English) 10 June 1964 mit Beiträgen von: Richard H. Lake, The Role of Free Trade Zones in International Trade, S. 46 ff.; ders., Foreign-Trade Zones of the United States, S. 75 ff.; o. Verf., Free Trade Zones in Uruguay, S. 88 ff.; Julio Gerlein Comelin, The Free Industrial and Trade Zone of Barranquilla, S. 59 ff.
Perlman, Naomi	The foreign-trade zone, its feasibility in Hawaii Honolulu 1959
Pisar, Charles T.	The free zones at the port of Saloniki in: Foreign Trade Zones, S. 275 ff.

Ploeger, L.F. — Algemene wet inzake de douane en de accijnzen
2. Auflage, Zwolle 1966

Port Autonome de Lomé — Lomé 1970

Le Port de Lomé — mit Beiträgen von:
Hippolyte Kouevi, Le Port en Eau Profonde de Lomé, S. 3 ff.;
Friedrich Möller, L'Exploitation du Port de Lomé, S. 17 ff.;
Friedo Beushausen, Le Port Franc de Lomé, S. 29 ff.

Port Development — siehe: Pan American Union

Port of Gothenburg Authority — Port of Gothenburg
Göteborg o. J.

Port of Malmö Authority/Malmö Free Port Co. — Port of Malmö
Malmö 1970

Port of Piraeus Authority — The Port of Piraeus in 1966
Piraeus 1967

dto. — The Port of Piraeus in 1968
Piraeus 1969

Port of Seattle — Annual Report, Foreign Trade Zone No. 5
July 1, 1969 - June 30, 1970
Seattle 1970

Port Said Free Trade Zone — in: Shipping & Port Review (Calcutta), März - April 1967, S. 16

Il Porto di Venezia — siehe: Provveditorato al Porto di Venezia

Porto franco em Lisboa — in: Journal de Marinha Mercante (Lissabon) vom 15. November 1960, S. 9

Précis sur la République de Chine 1969 - 1970
Taipei 1970

Die Problematik der Freizonen in der EWG
in: Wirtschafts-Correspondent (Hamburg) vom 22. Juni 1968, S. 2

Proposed Free Trade Zone At Bombay
in: Indian Shipping (Calcutta), Juni 1969, S. 23 f.

Protokolle der Vollzugskommission für den Zollanschluß Bremens 1886 - 1889
als Manuskript gedruckt

Provveditorato al Porto di Venezia — Il Porto di Venezia
Venedig 1958

Puerto de Santa Fé - Zona Franca
in: Marino (Buenos Aires), Dezember 1965, S. 11

El puerto franco de Alicante — in: Vida Maritima y Comismar 1959, S. 9

Puertos Libres Mexicanos — Ley, Reglamento y Otras Disposiciones Legales de Puertos Libres Mexicanos
o.O., o.J.

dto. — Mexico's Twin Free Ports
Mexico o.J.

I Punti Franchi nel Mondo — in: La Marina Mercantile, November 1959, S. 589 ff.

Rathjen — Das Zollausschlußgebiet Hamburg
in: Deutsche Zollbeamten-Zeitung (Berlin), 1936, S. 309 ff.

Rau, Günter, E. Dürrwächter, H. Flick, R. Geist — Umsatzsteuergesetz (Mehrwertsteuer)
Kommentar
(Rau-Dürrwächter-Flick-Geist)
Köln 1967/71

Regelingen betreffende de Vrije Zone
herausgegeben von:
Eilandgebied Curacao, Dienst Economische Ontwikkeling, Documentatie & Research
Willemstad 1969

Ribeiro, Cupertino — Uma zona franca no porto de Vigo
in: Journal de Marinha Mercante (Lissabon) vom 15. März 1958, S. 11

I risultati della conferenza per il porto di Trieste
in: Relazioni Internazionali (Mailand), Nr. 49 vom 3. Dezember 1955, S. 1287 f.

Robeff, Theodossi A. — Die Verkehrs- und Handelsbedeutung von Saloniki
Leipzig 1926 (Diss.)

Roghé, Eduard — Rückblick auf den Anschluß Hamburgs und Bremens an das deutsche Zollgebiet
Hamburg 1890

Ruscheweyh — Zum Problem der Zollfreiheit im Hamburger Hafen
in: Neue Juristische Wochenschrift 1958, S. 778

San Francisco Port Commission — Annual Report Foreign Trade Zone No. 3
July 1, 1969 to June 30, 1970
San Francisco 1970

Scheffer, Egon und Franz Montjoye — Die Zollfreizonen in Österreich
Wien 1959

Scholvien, Siegfried — Die Rechtsstellung des Freihafens der Freien und Hansestadt Hamburg
in: Hansa (Hamburg), 1959, S. 1500 ff. und S. 1642 ff.

Schröder, Dieter — Der freie Zugang der Binnenstaaten zum Meer
Die internationalen Abkommen
Hamburg 1966

Schulz, Theodor, R. Zimmermann — Der Veredelungsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland und in den Europäischen Gemeinschaften
(Schulz-Zimmermann)
Köln (Loseblattausgabe)

Schulz-Hanssen, Elke — Die Verkehrswirtschaft des Seehafens
Berlin 1965

Schulze, Erik — Der Oberfinanzbezirk Bremen
in: Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern (Bonn), Januar 1963, S. 1 ff.

Schwarz, Otfried, Kurt Wockenfoth — Zollgesetz vom 14. Juni 1961 mit Nebengesetzen Kommentar (Schwarz-Wockenfoth) Berlin 1962 ff. (Loseblattausgabe)

Senat der Hansestadt Hamburg — Entwurf einer Stellungnahme zur tschechoslowakischen Forderung auf eine Freizone im Hafen Hamburg Hamburg, 15. April 1947

Serchinger, Hartwig — Neues Zollrecht für die Freihafenindustrie? in: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, Mai 1968, S. 308 ff.

Shibata, Ginjiro — Present Day Significance of Free Ports in: Kobe Economic and Business Review (Kobe), 1953 Nr. 1, S. 1 ff.

Siegert, Erich — Die Zollausschlüsse der deutschen Seehäfen in: Deutsche Zollbeamten-Zeitung (Berlin), 1936, S. 389 ff.

ders. — Zollgesetz vom 20. März 1939 3. Auflage, Stuttgart, Siegburg, Berlin 1950 6. Auflage, Stuttgart, Siegburg, Berlin 1961 (zitiert ist die 3. Auflage)

Snuderl, B. — Customs-Free Zones in Yugoslavia in: Yugoslavia Export (Belgrad), Juli 1967, S. 1 und 6

Soubbotitch, Ivan — La Zone Libre Serbe (Yougoslave) de Salonique in: Annuaire de l'Association Yougoslave de Droit International Première Année Belgrad und Paris 1931, S. 151 ff.

Spasić, Atanasije — Jugoslavenska slobodna zona u Solunu (Résumé: The Yugoslav free zone in Thessaloniki) in: Pomorstvo (Rijeka), 1959, S. 152 ff.

Starrett, H.P. — The Free Port of Genoa in: Foreign Trade Zones, S. 233

State of Hawaii, Dpt. of Planning & Economic Development — Tariff No. 1 for Foreign-Trade Zone No. 9, Port of Honolulu, Hawaii
Honolulu 1970

Stichting "Havenbelangen" — Rotterdam freier als ein Freihafen
Rotterdam 1964

Stockholmns Hamn, Stockholms Frihamns AB — Verksamhetsberättelser 1969
Stockholm 1970

Suède. Régime des ports francs
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris), Nr. 119 vom 28. März 1962, S. 1187 ff.

Tanger - port franc — in: Journal de la Marine Marchande vom 12. November 1959, S. 2353 f.

Thoman, Richard S. — Free Ports and Foreign-Trade Zones
Cambridge, Maryland 1956

Three Years after the Establishment of the Kaohsiung Export Processing Zone
siehe: Kaohsiung Export Processing Zone Administration

Tidick, Frank Uwe — Die Verwaltungsorganisation des Hamburger Hafens
Hamburg 1970 (Diss.)

Toledo-Lucas County Port Authority — A Brief History of the Port of Toledo
Toledo 1969

Toniolo, Alberto — Esperienze e proposte per un più efficiente funzionamento dei punti franchi
in: La Marina Mercantile, April 1957, S. 136 ff.

Troje — Das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869
5. Auflage, Harburg o. J.
9. Auflage, bearbeitet von A. von Dresky-Düffe und R. Hanisch, Liegnitz 1926

Trombetta, Mariano — Intorno al "punto franco" di Genova
in: R. Università degli studi, Genova. Facoltà di economia e commercio. Laboratorio di studi aziendali
Annuario di studi e ricerche
Anno 5, 1939/40 - 1940/41, S. 475 ff.

Tsichla, Fotioy I.
Sylloge Kanonismon kai Timologion Organismoy Limenos Peiraios
Biblion A, Kanonismoi Eleytheras Zonis Peiraios
o.O. 1966

Udina, Manlio
Die Durchführung der Abkommen über Triest
in: Archiv des Völkerrechts, 5. Band,
Tübingen 1955/56, S. 455 ff.

United States Department of Commerce
Free Trade Zones and Related Facilities Abroad
Washington 1970

United States Tariff Commission
Information concerning free zones in ports of the United States
Washington 1919

Versmann/ Wm. O' Swald
Bericht über den Besuch einiger Nordseehäfen
Drucksache für die Senats-Sitzung Nr. 136
Hamburg, Dezember 1880

Verträge und Verhandlungen über die Bildung und Ausführung des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, 5 Bände
Berlin 1845 - 1871

Vial, A. de, F. Levêque
Administration of Commercial Ports,
Free Ports and Free Zones in Ports
(französischer Beitrag)
in: 15th International Congress of Navigation
Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Vitale, Antonio
Administration of Commercial Ports,
Free Ports and Free Zones in Ports
(italienischer Beitrag)
in: 15th International Congress of Navigation
Venice 1931
(Sammelband)
Brüssel 1931

Vorschläge des Freihafenverbandes Hamburg
Wiederherstellung alter Rechte in neuer Rechtsform empfohlen
in: Wirtschafts-Correspondent (Hamburg) vom 19. April 1956, S. 22

Vorschriften über die Freihäfen
in: Export-Berater (Würzburg), Oktober 1969, S. 24

Wahlström, G. — The Free Zone at Hanko-Hangö will commerce operations
in: Norges Handels- og Sjøfartstidende (Oslo) vom 26. August 1961, S. 9

Walqvist, C.G. — The Free Ports of Sweden
in: World Ports (Washington), Mai 1952, S. 16 ff.

Wiesinger, Carl — Die Zölle und Steuern des Deutschen Reiches
6. Auflage, München und Berlin 1912

Wilkinson, James R. — The Free Port of Hangö
in: Foreign Trade Zones, S. 144 ff.

Winter, Bernhard — Die Rechtsstellung der deutschen Zollausschlüsse nach dem Zollgesetz vom 20. März 1939
Hamburg 1941 (Diss.)

Wird Szczecin/Stettin ein Comecon-Freihafen?
in: Internationale Transport-Zeitschrift (Basel), 1964, S. 1141

Wu, M. T. — The Kaohsiung Export Processing Zone
in: Industry of Free China, September 1968, S. 27 ff.

Yugoslav Free Zone in the Port of Salonica
in: The Dock and Harbour Authority 1954, S. 136

Yugoslavia Export — Almanach des jugoslawischen Außenhandels
Belgrad 1970

Zaorski, Remigiusz — Wolne Obszary Portowe
Gdansk 1950

Zeisner, Waldemar — Sind die Rechte des bremischen und hamburgischen Staates in ihren Zollausschlußgebieten bezüglich der Zollsicherung auf Grund des Art. 83 N.R.V. auf die Zollverwaltung des Reiches übergegangen?
Leipzig 1925 (Diss.)

Zollabfertigung in den Freihäfen
in: Deutsche Verkehrs-Zeitung (Hamburg) vom 3. März 1964, S. 10

Die zollrechtliche Sonderstellung des Freihafens Hamburg
in: Frachtendienst (ARPA) vom 29. Juli 1939, S. 2

La Zona Franca de Cádiz — in: Vida Maritima y Comismar 1952, S. 330

Zona Franca del Puerto de Matanzas - Free Zone of the Port of Matanzas
o.O., o.J.

A zona franca no Porto de Lisboa
in: Journal de Marinha Mercante (Lissabon) vom 15. Januar 1959, S. 18

Les zones franches aux Etats-unis
in: Moniteur Officiel du Commerce International (Paris), Nr. 839-840 vom 3. und 7. April 1969, S. 1469 ff.

Zufriedenstellende Freihafenregelung
in: Täglicher Hafenbericht (Hamburg) vom 16. Dezember 1968, S. 1

1. TEIL: EINFÜHRUNG

ABSCHNITT 1
Freihäfen und Hafenfreizonen-Begriffsbestimmung

Die Erhebung von Zöllen ist seit jeher ein großes Hindernis des grenzüberschreitenden Handels gewesen: zeitraubende und umständliche Abfertigung und Kontrollen, Beschränkungen jeder Art und nicht zuletzt die Erhebung des Zolles selbst.

Selbstverständlich wurde die hemmende Wirkung der Zölle bzw. der Zollgrenzen besonders dort augenfällig, wo sich der Handel konzentrierte. Diese Ballungspunkte des internationalen Handels waren und sind die Seehäfen. Daher ist es einleuchtend, wenn man gerade dort versucht hat, die für Handel und Gewerbe negativen Begleiterscheinungen der Zölle zu beseitigen oder zumindest zu verringern. In moderner Zeit bedient man sich dazu verschiedener Möglichkeiten, die hier nur beispielhaft aufgeführt werden sollen: die Einrichtung von Freihäfen oder Freizonen, mit denen sich diese Untersuchung befaßt, die Schaffung eines Systems von öffentlichen und privaten Zollagern oder aber auch durch Maßnahmen wie die Rückzahlung der Einfuhrzölle für Waren, die wieder exportiert werden (export drawback).

I. Verwendung des Begriffes "Freihafen"

Mit "Freihafen" werden die unterschiedlichsten Einrichtungen bezeichnet. Eine klare Abgrenzung dieses Begriffes ist daher besonders schwierig. Wohl alle Gebiete, die sich aus irgendwelchen Gründen vollständiger oder beschränkter Zollfreiheit erfreuen, gleich auf welcher rechtlichen Grundlage, und einen Hafen besitzen, wurden und werden so genannt.

1. Zollrechtlich privilegierte Gebiete größerer Ausdehnung innerhalb eines Staates

a) In verschiedenen Staaten sind verhältnismäßig große Landesteile mit manchmal beträchtlicher Bevölkerung und einer Anzahl von Städten ganz oder teilweise "zollfrei".

Beispiele:

In Mexiko gibt es die sogenannten "Perímetros libres" [1]:
- die gesamte Halbinsel Niederkalifornien mit etwa 1 Million Einwohnern und den Häfen Ensenada, La Paz, Santa Rosalia sowie verschiedenen kleineren Häfen;
- Teile des nordwestlichen Staates Sonora;
- Teile des Territoriums Quintana Roo auf der Halbinsel Yucatan mit den Häfen Chetumal und Xcalak.

In Brasilien bildet ein etwa 10.000 km^2 großes Gebiet des Staates Amazonas mit der Hafenstadt Manaus und einer Einwohnerzahl von etwa 200.000 die sogenannte "Zona Franca de Manaus" [2], die des öfteren als Freihafen bezeichnet wird.

In Chile ist die nördliche Provinz Tarapaca mit den Hafenstädten Arica und Iquique und etwa 150.000 Einwohnern beschränkt zollfrei [3]. Besonders Arica zählt man gelegentlich zu den Freihäfen.

In Argentinien hat Feuerland (Tierra del Fuego) einen zollfreien Status [4]. Es hat etwa 7.000 Einwohner, Hafen ist die Stadt Ushuaia.

Als Oberbegriff für diese Gebiete hat man im nordamerikanischen Sprachgebrauch die Bezeichnung "Free Perimeter" (= freier Umkreis) geprägt. Charakteristisch für sie sind meist drei Punkte:

(1) sie gehören zu einem größeren Staat, der einen Zolltarif hat;
(2) sie liegen in einem abgelegenen und unterentwickelten Teil des Landes, der durch den zollfreien Status gefördert werden soll;
(3) die Zollfreiheit erstreckt sich nicht auf alle Waren.

---

1) Vgl. dazu De mexicanske frizoner, in: Udenrigsministeriets Tidsskrift (Kopenhagen), Nr. 47 vom 28. November 1969, S. 801 ff.

2) Vgl. Gesetzesdekret Nr. 288 vom 28. Februar 1967, Diario Official vom 28. Februar 1967, S. 2464. Vgl. im übrigen S. 391.

3) Vgl. Dekret mit Gesetzeskraft Nr. 303 vom 25. Juli 1953, deutsche Übersetzung in DHA 1954, S. 965; Gesetz Nr. 13039 vom 24. September 1958, S. 1633, DHA 1959, S. 1633.

4) Vgl. Dekretgesetz Nr. 7101 vom 19. April 1956, deutsche Übersetzung DHA 1957, S. 641.

b) Eine etwas andere Eigenart haben die zollfreien Gebiete, die zwar auch zu einem größeren Staat mit einem Zolltarif gehören, jedoch nicht regelmäßig in einem besonders abgelegenen und wirtschaftlich unterentwickelten Teil des Landes liegen, meist auch kleiner sind als die unter a) genannten Gebiete und im wesentlichen aus einer Hafenstadt und dem umliegenden Gebiet bestehen. Auch in ihnen erstreckt sich die Zollfreiheit nicht immer auf alle Waren.

Beispiele:

Die Insel Penang in Malaysia mit etwa 450 km^2 Fläche und 300.000 Einwohnern und der Stadt Georgetown. Penang wird im allgemeinen als Freihafen bezeichnet. Die Zentralregierung ist seit geraumer Zeit bemüht, immer mehr Waren dem allgemeinen Zolltarif Malaysias zu unterwerfen und die Privilegien Penangs allmählich abzubauen. [1] U.a. sind Tabak, Alkohol, Autoreifen, Zucker, Streichhölzer und Petroleumprodukte bereits jetzt zollpflichtig.

Die spanischen Häfen Ceuta und Melilla in Nordafrika und die Kanarischen Inseln mit den wichtigen Häfen Las Palmas und Santa Cruz de Tenerife. Die Häfen der Kanarischen Inseln sowie Ceuta und Melilla werden als "Puertos francos" bezeichnet. [2]

Das etwa 460 km^2 große Gebiet um den Hafen Freeport auf der Insel Grand Bahama (Bahama-Inseln), das sich auf Grund vertraglicher Abmachungen gewisser Zollprivilegien erfreut. [3]

c) Den unter a) und b) genannten Gebieten ist im allgemeinen gemeinsam, daß ihre Privilegien rechtlich nicht auf einem Ausschluß aus dem Zollgebiet des Staates, dem sie angehören, beruhen, sondern auf einer teilweisen oder völligen Nichtgeltung des Zolltarifs für sie. Sie können allerdings auch aus dem

---

1) Vgl. Cook, Free Port Politics, in: Far Eastern Economic Review (Hongkong) vom 26. Februar 1970, S. 35.

2) Vgl. Gesetzesdekret Nr. 1491 vom 11. Juni 1929, Grundbestimmungen über Freihäfen, Freizonen und Freilager, Gaceta de Madrid Nr. 164 vom 13. Juni 1929, S. 1531.
Ceuta und Melilla: Gesetz vom 18. Mai 1863, PrHA 1863 I, S. 561.
Kanarische Inseln: Dekret vom 11. Juli 1852, PrHA 1852 II, S. 351.

3) Vgl. "The Government of the Bahama Islands and The Grand Bahama Port Authority - Details of Agreements" sowie "Grand Bahama: The big binge is over" in: Business Week (New York) vom 1. August 1970, S. 54.

Zollgebiet ausgeschlossen sein, so z.B. die deutschen "Freihafenstädte" des 19. Jahrhunderts. [1]

2. Autonome Gebiete mit zollrechtlicher Privilegierung

Als zweite Gruppe der zollfreien Gebiete sind selbständige Stadtstaaten, Kolonien oder politisch teilweise autonome Gebiete zu nennen, die entweder keinen Zolltarif haben oder nach deren Zolltarif nur wenige Waren zollpflichtig sind. Auch von diesen spricht man häufig als "Freihäfen".

Beispiele:

Singapore, das jedoch seit einigen Jahren zum Schutze seiner sich entwickelnden Industrie beginnt, sich mit Zollschranken zu umgeben.

Die britische Kronkolonie Hongkong mit 900 km^2 Fläche und etwa 4 Millionen Einwohnern. Bestimmte Güter wie Alkohol und Tabak sind zollpflichtig.

Das französische Territorium der Afars und Issars (das frühere Französisch-Somaliland) mit etwa 20.000 km^2 Fläche, 80.000 Einwohnern und dem bedeutenden Hafen Djibouti, das keinen Zolltarif hat. Eingeführte und einheimische Waren, die zum Verbrauch bestimmt sind, werden jedoch mit einer Wertsteuer von 18 % belegt, die bei Benzin, Alkohol und Tabak sogar höher ist.

3. Zollrechtlich privilegierte Gebiete geringerer Ausdehnung innerhalb eines Staates, meist in Häfen oder deren Nähe gelegen

Die dritte große Gruppe bilden solche zollfreien Gebiete, die außerhalb der Zollgrenzen des Staates liegen, dem sie angehören. Sie sind insofern, d.h. in Bezug auf die Erhebung von Zöllen, wie ein Teil des Auslandes anzusehen und bestehen nur aus einer verhältnismäßig kleinen Fläche ohne eigene Wohnbevölkerung. Meist umfassen diese Gebiete einen Hafen oder den Teil eines Hafens - sie werden dann vielfach "Freihafen" genannt - oder ein abgegrenztes Gebiet in der Nähe eines Hafens bzw. einem anderen Verkehrsknotenpunkt (Flughafen, Eisenbahnknotenpunkt). Im letzteren Fall ist der Name "Freizone" am gebräuchlichsten. In den USA sucht man seit einiger Zeit den Begriff "Free Trade Zone" einzuführen.

---

1) Vgl. S. 21/24 zu Brake und Geestemünde.

Beispiele:

Teile der Häfen von Bremen und Hamburg, die das deutsche Zollrecht als Freihäfen bezeichnet; ein Teil des Hafens von Kopenhagen, den das dänische Zollrecht als "frihavn" bezeichnet, die US-amerikanischen Foreign-Trade Zones, die Freizone von Colón in Panama, die Freizone im Gebiet des Flughafens Shannon in Irland.

4. Zollager

Neben den unter 1. bis 3. genannten eigentlichen zollfreien Gebieten gibt es noch die sogenannten Zollager, die meist nur aus einem zollamtlich bewachten und verschlossenen Gebäude bestehen, in das ausländische Waren ohne Zollentrichtung eingelagert werden können, wobei oftmals Sicherheiten für die an sich fälligen Zölle zu leisten sind ("bonded warehouses").

Nur die unter 3. genannte Institution ist, soweit sie sich in Seehäfen befindet, Gegenstand dieser Untersuchung; sie ist daher im folgenden genauer abzugrenzen, ihre rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen sind herauszustellen und die Terminologie muß geklärt werden.

Da die entsprechende deutsche Einrichtung den Namen "Freihafen" trägt, soll diese Bezeichnung zunächst allgemein gebraucht werden, bis gegebenenfalls eine bessere gefunden ist.

II. Freihafen im Sinne dieser Untersuchung

Eine allgemeingültige Definition von "Freihafen" ist nicht leicht zu finden. Sofern es in den einzelnen Ländern gesetzliche Umschreibungen dieses Begriffes gibt, stimmen sie zumindest in den Einzelheiten nicht überein.

1. Definitionen der EWG-Richtlinie über Freizonen, des deutschen Zollgesetzes und des Customs-Co-Operation Council

Ausgangspunkt für eine Definition soll die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 4. März 1969 zur Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über Freizonen [1] (im folgenden auch Freizonen-Richtlinie genannt) sein. Dort heißt es in Art. 1 Abs. 2:

1) ABl Nr. L 58 vom 8. März 1969, S. 11

> "Als Freizone ist, ungeachtet der in den Mitgliedstaaten verwendeten Bezeichnung, jedes abgegrenzte Gebiet anzusehen, das von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten geschaffen wurde, um die dort befindlichen Waren für die Anwendung der Zölle, Abschöpfungen, mengenmäßigen Beschränkungen und jeglicher Abgabe oder Maßnahme gleicher Wirkung als nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlich zu betrachten."

Unter diese Richtlinie fallen u. a. auch die deutschen Freihäfen (vgl. den Anhang zu der Richtlinie) [1]. Um daher die Definition ausdrücklich auf den Freihafen abzustellen, braucht man nur das Wort "Freizone" durch "Freihafen" zu ersetzen und nach "jedes abgegrenzte Gebiet" die Worte "in einem Hafen" einzufügen.

Das deutsche Zollgesetz vom 14. Juni 1961 [2] versteht unter "Freihafen" einen vom Zollgebiet ausgeschlossenen Teil eines Seehafens, der in erster Linie dem Umschlag und der Lagerung von Waren für Zwecke des Außenhandels dient und in dem das Zollrecht nicht wirksam ist, soweit es daran anknüpft, daß Waren Zollgut sind (§§ 2 Abs. 3 Ziff. 3, 59, 2 Abs. 6 S. 2 ZG).

Der Customs Co-Operation Council (Brüssel) umschreibt in seinem "Glossary of International Customs Terms" Freihafen wie folgt: [3]

> "Freihafen. Ein Hafen, der Teil eines Hafens oder ein anderes Gebiet mit bestimmten, vom Zoll überwachten Grenzen, außerhalb der Zollgrenze gelegen oder in bestimmter Hinsicht als außerhalb dieser befindlich angesehen, in den Waren im allgemeinen frei von Einfuhrzöllen und -abgaben eingehen dürfen, innerhalb dessen sie üblicherweise einer Zollkontrolle nicht unterworfen sind und wo sie ohne Beschränkungen gelagert, gepackt oder ausgestellt oder, unter bestimmten Voraussetzungen, umgeladen, zum Kauf angeboten, veredelt oder verarbeitet werden können."

2. Voraussetzungen eines Freihafens im einzelnen

Bei Zugrundelegung dieser Bestimmungen müssen als notwendig zu einem Freihafen im Sinne dieser Untersuchung gehörende Voraussetzungen genannt werden:

a) Es muß sich um ein Hafengebiet oder den Teil eines Hafengebietes mit Kais, Löschanlagen, Lagerschuppen und -speichern sowie anderen normalerweise

---

1) ABl aaO., S. 13.

2) BGBl I, S. 737.

3) Nr. 46 des "Glossary" vom 2. Dezember 1968. Die Definition ist ursprünglich enthalten in Dokument 9523 des Customs Co-Operation Council.

in einem Hafen bestehenden Einrichtungen handeln, dessen Grenzen feststehen.

Die Größe dieses Hafenteils ist für seine Qualifizierung unerheblich. Insbesondere in Italien und Spanien gibt es relativ kleine Gebiete, die nur aus einem Kai und mehreren Lagerschuppen bestehen (Depositi franchi bzw. Depósitos francos), die als Freihäfen nach Maßgabe der hier aufgeführten Voraussetzungen gelten müssen.

Freihäfen in diesem Sinne können nicht mit den vielfach so benannten historischen "Freihäfen" verwechselt werden, die es vor allem vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts gab und die das gesamte Stadtgebiet umfaßten. Sie unterscheiden sich von den heutigen Freihäfen rechtlich vor allem dadurch, daß sie nicht vom Zollgebiet ausgeschlossen, sondern nur von der Erhebung der Zölle freigestellt waren. Die Zölle waren damals keine Grenzzölle, die beim Übergang der Waren über die Staatsgrenze erhoben wurden, sondern Binnenzölle, die für die Benutzung bestimmter Einrichtungen (z.B. des Hafens) oder die Durchfahrt durch bestimmte Orte zu entrichten waren. Begriffe wie "Zollgebiet" und "Zollgrenze" waren hier überhaupt unbekannt.

Diesen Städten war auf Grund ihrer Privilegien in zollrechtlich zerrissenen Ländern die Möglichkeit gegeben, einen freien Warenaustausch durchzuführen. Da sie nahezu ausschließlich auf den Seehandel ausgerichtet waren und der Handel mit dem Binnenland demgegenüber zurücktrat, ist der Name "freie Seehandelsstadt" anstelle von "Freihafen" treffender. [1)]

Erst mit dem Übergang zu dem System der Grenzzölle gegen Ende des 18. Jahrhunderts bekam der Begriff "Freihafen" die Bedeutung der nicht zum Zollgebiet gehörenden Hafenstadt, was man später mit der Bezeichnung "Freihafenstadt" zu umschreiben suchte. Städte dieser Art gibt es heute nicht mehr [2)], jedoch ergibt sich aus der Tatsache allein, daß die Wohnstadt mit zu dem "Freihafen" gehörte, im Hinblick auf Aufgaben und rechtliche Konstruktion noch kein Unterschied zu den modernen Freihäfen, die regelmäßig ohne Wohnbevölkerung sind.

b) Der Hafen darf nicht eine selbständige politische Einheit mit eigener Zollhoheit bilden, sondern muß zu einem größeren staatlichen oder wirtschaftlichen Zusammenschluß mit entsprechendem Zollgebiet (territoriale Zollein-

---

1) Vgl. Haas, S. 388: "villes franches maritimes".

2) Wohl gibt es in Lateinamerika gewisse Gebiete und Provinzen, die für zollfrei erklärt worden sind und in denen Hafenstädte liegen; diese haben Ähnlichkeit mit den "Freihafenstädten" (Beispiel: Manaus in Brasilien).

heit) gehören, der einen Einfuhrzolltarif hat.

Wichtig ist also, daß der Hafen in Zollfragen keine Kompetenzen aus eigenem Recht hat. Er wird nämlich nicht dadurch zum Freihafen, daß er selbst (wenn er einen eigenen Staat bildet) oder der Staat, in dem er sich befindet, faktisch keine Zölle erhebt, sondern dadurch, daß er im Hinblick auf die Zollerhebung von dem übrigen Territorium rechtlich und durch bestimmte Fakten abgetrennt wird.

Insofern ist es falsch, wenn von Bremen und Hamburg vor 1867 als "Freihäfen" (im Sinne von Freihafenstädten) gesprochen wird. [1] In den vor diesem Zeitpunkt liegenden Jahren war in den beiden Städten zwar nahezu die völlige Zollfreiheit erreicht worden, doch waren sie bis zum Eintritt in den Norddeutschen Bund politisch selbständige Staaten mit eigener Zollhoheit. Erst mit dem Eintritt ging die politische Selbständigkeit verloren. Dennoch blieben Bremen und Hamburg außerhalb des gemeinsamen Zollgebiets und wurden so zu Freihafenstädten, weil dieser Ausschluß nicht auf eigenem Recht beruhte. [2] Allerdings wurden damals auch solche Hafenstädte als "Freihäfen" bezeichnet, die in insularer Selbständigkeit einem oder mehreren benachbarten Zollgebieten gegenüber lagen und keine oder nur wenige Zölle erhoben. [3] Der Begriff "Freihafen" sollte auf diese Gebiete jedoch nicht angewandt werden, da er sonst zu verschwommen und unklar wird. Eine bessere und treffendere Bezeichnung ist "Freihandelsstadt" oder "Freihandelsgebiet". Auch heute noch gibt es solche Freihandelsstädte und -gebiete. Als Beispiele seien Hongkong und Djibouti genannt; bis vor wenigen Jahren zählte auch Singapore dazu.

Es genügt nicht zu sagen, der Hafen müsse vom Zollgebiet des Staates, dem er hoheitsrechtlich angehöre, getrennt sein (so aber Kaufmann [4]), da die hoheitsrechtliche Zugehörigkeit zu einem Staat nicht maßgebend ist. Zum Beispiel auf die Europäische Wirtschafts-Gemeinschaft würde eine so lautende Definition nicht anzuwenden sein. Auch diese hat aber ein einheitliches Zollgebiet, obwohl ihr keine umfassenden hoheitlichen Befugnisse im staatsrechtlichen Sinne zustehen. Nur auf das einheitliche Zollgebiet (das zwar im Regelfall mit den politischen Grenzen übereinstimmt) kommt es im Hinblick auf Freihäfen und Freizonen an.

Unter "Zollgebiet" in diesem Sinne wird das von den Zollgrenzen eingeschlossene Gebiet verstanden, in dem für ausländische Waren beim Eingang Zölle zu

---

1) Vgl. Roghé, S. 21, auch Glünder, S. 13.

2) Roghé aaO.

3) Zum Teil wird "Freihafen" auch heute noch in diesem Sinne gebraucht. Vgl. von Engel, S. 1 und oben S. 4.

4) Kaufmann, Die wirtschaftliche Bedeutung eines Freihafens, S. 351.

entrichten sind, unter Umständen auch beim Ausgang inländischer Waren.

c) Gegenüber dem übrigen Gebiet der "territorialen Zolleinheit" muß der Hafen dadurch bevorrechtigt sein, daß er hinsichtlich der Zölle wie ein Teil des Auslandes behandelt wird, d.h. an sich zollpflichtige Waren in ihn ohne Entrichtung von Zoll und ohne oder unter zumindest verringerten Zollformalitäten eingeführt werden können. Die Abschaffung bzw. Verringerung der Zollformalitäten kann auf den Schiffsverkehr ausgedehnt werden; das gehört jedoch nicht notwendig zu einem Freihafen im hier verstandenen Sinn.

Wie diese Bevorrechtigung rechtstechnisch erreicht wird, ist für die Zuerkennung der Freihafenqualität unerheblich. [1] Dies kann einmal durch eine entsprechende normative Festlegung des Zollgebiets im eben (S. 8) erläuterten Sinne geschehen, derzufolge der Freihafen nicht zu diesem gehört oder, anders ausgedrückt, von diesem ausgeschlossen ist (tatsächlicher Ausschluß aus dem Zollgebiet). Die andere Möglichkeit ist eine entsprechende rechtliche Fiktion, d.h. der Freihafen gehört an sich zum Zollgebiet und wird nur so angesehen, als ob er nicht Bestandteil des Zollgebietes sei (fiktiver Ausschluß aus dem Zollgebiet). In beiden Fällen ist die Wirkung gleich.

Das solcherart "ausgeschlossene" Gebiet, das hinsichtlich der Zollerhebung also wie ein Teil des Auslands angesehen wird, ist auf keinen Fall mit "Zollausland" gleichzusetzen, wie vielfach gemeint wird. Im Zollausland würde das gesamte Zollrecht des Staates, in dem der Freihafen liegt, keine Anwendung finden. Die Zollhoheit dieses Staates - also die Befugnis, Zölle festzusetzen und Maßnahmen zur Sicherung der Zollbelange zu treffen - erstreckt sich nicht darauf. Demgegenüber können die Freihäfen durchaus der Zollhoheit des Staates unterliegen, dem sie angehören, wie dies auch durchweg der Fall ist, ja, der "Ausschluß" konnte gerade auf Grund der Zollhoheit erfolgen. [2]

In der Tatsache, daß die Waren im Freihafen rechtlich als außerhalb des Zollgebiets befindlich angesehen werden, liegt der prinzipielle Unterschied zum Zollager, in dem gleichfalls Waren ohne Zollentrichtung gelagert werden können. Die Waren im Zollager befinden sich jedoch innerhalb des Zollgebiets; die Zölle wären an sich zu entrichten und sind lediglich bis zur Auslagerung aufgeschoben bzw. die Pflicht zur Zahlung der Zölle entfällt mit dem Wiederexport. Die Mittel, die zum gleichen Ziel - der Nichtzahlung der Zölle - führen, sind somit rechtlich grundverschieden. Bei den Freihäfen ist es der Ausschluß eines Gebietes aus den Grenzen, in denen die Zollpflicht entsteht,

1) Vgl. Haas, S. 376.
2) Vgl. dazu auch S. 494 f.

bei den Zollagern eine genaue Überwachung beim Eingang und Ausgang von Waren sowie im Innern der Lager, die die vorläufige Befreiung von der Entrichtung des Zolls ermöglicht, ohne das Risiko von Zollhinterziehung und Schmuggel einzugehen. [1]

"Freihafen" bedeutet keineswegs Freiheit von a l l e n Gesetzesnormen des Staates, also nicht etwa auch Freiheit von polizeilichen oder gesundheitsrechtlichen Vorschriften. Er bedeutet nicht einmal unbedingt Befreiung von jeglicher zollamtlichen Überwachung. [2] Um einem etwaigen Mißverständnis in dieser Richtung von vornherein vorzubeugen, werden die Freihäfen in den USA auch nicht als "free port", sondern als "foreign-trade zone" (Außenhandelszone) bezeichnet. [3]

Mehr Privilegien als Zollfreiheit und Befreiung bzw. Verringerung von Zollformalitäten bei der Einfuhr sind für einen Freihafen nicht erforderlich, d. h. auch wenn nicht mehr als die hier genannten Freiheiten vorliegen, kann dem Hafen die Freihafenqualität nicht abgesprochen werden. [4] Insbesondere ist der manchmal getroffenen Unterscheidung zwischen Freihäfen, die eigentlich gar keine seien und "nur" Freihandelszonen darstellten, da in ihnen keine Industrie erlaubt sei, [5] und Freihäfen im wahren Sinne, eben mit Industrie, nicht zu folgen.

---

1) Vgl. Haas, S. 398 - 400.

2) Vgl. Haas, S. 394/395.

3) Siehe Minoletti, S. 8/9.

4) Vgl. Begründung des Vorschlags der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Freizonen-Richtlinie des Rates, Bundesrats-Drucksache 229/68, zu Art. 1.

5) So Kaufmann, Die wirtschaftliche Bedeutung eines Freihafens, S. 351; ähnlich Kugler, S. 207.
Kugler unterscheidet unter dem Oberbegriff Freigebiete "Freihafenviertel" und "Freibezirke": in ersteren sei Industrie erlaubt, in letzteren nicht. Vom Wortsinn her würde jedoch "Freihafen v i e r t e l" bedeuten, daß ein Teil der Wohnstadt mit zum Freihafen gehört, was nicht im Sinne Kuglers ist.
Inwiefern Kaufmann aaO. behaupten kann, Freihandelszonen in diesem Sinne ohne Be- und Verarbeitungsmöglichkeiten gebe es vornehmlich in Schweden und in den USA, ist nicht erklärlich. Nach Abschnitt 3 des Foreign Trade Zones Act vom 18. Juni 1934 in der Fassung vom 17. Juni 1950 (Laws, Regulations etc., S. 15) ist in den Außenhandelszonen der USA durchaus die Be- und Verarbeitung von Waren zulässig, allerdings nicht unbeschränkt. Siehe auch Art. 8, Section 400. 803 der Foreign Trade Zones Board-Regulations (Laws, Regulations etc., S. 36) und

Ebenso findet die das Gegenteil behauptende Meinung, nur reine Handelshäfen könnten echte Freihäfen sein, keine Zustimmung. Auch sie trifft Unterscheidungen, wo sie nicht notwendig sind und nur verwirrend wirken.[1] Weder kann aus der Tatsache, daß sich wohl ausnahmslos in jedem Hafen Industrie findet und für diesen vorteilhaft ist, gefolgert werden, daß zum Begriff "Hafen" notwendig Industrie gehört, noch ist es möglich, aus der primär auf den Handel ausgerichteten Bestimmung eines Hafens zu schließen, nur der reine Handelshafen sei ein "echter" Hafen. Gleiches gilt für den Freihafen. Die Frage, ob Industrie oder nicht, betrifft lediglich die Ausgestaltung des Typs "Freihafen" im Gegensatz zum "Seezollhafen", nicht aber seine Qualität.[2] Der zollrechtliche Status von so unterschiedenen Einrichtungen ist ohnehin regelmäßig der gleiche.

Fortsetzung der Fußn. 5) von S. 10:

Thoman, S. 137. - Ebenso ist in Schweden nach Maßgabe des § 8 Abs. 1 der Freihafen-Verordnung die Be- und Verarbeitung von Waren möglich. In amerikanischen Veröffentlichungen, etwa "Free Trade Zones and Relatid Facilities Abroad" wird Freihandelszone nicht allein auf die "reduzierten Freihäfen" - ohne Industrie - angewandt, sondern auch auf die "eigentlichen" Freihäfen im Sinne Kaufmanns.

1) In einem Artikel in einer französischen Schiffahrtszeitschrift heißt es z. B. im Gegensatz zu der in Fußnote 5 zitierten Ansicht, Freizonen beinhalteten das Recht auf Industrie, während Freihäfen lediglich der Lagerung und Verteilung von Gütern dienten (vgl.: "Tanger - port franc" in: Journal de la Marine Marchande 1959, S. 2353, 2354).

2) Wie hier offenbar Dittmar, Wirtschafts-Correspondent vom 8. 10. 1966, S. 16. Auch Haas, S. 396, will an diese Frage keinen qualitativen Unterschied knüpfen, sieht die Hauptbedeutung der Freihäfen allerdings auf dem Gebiet des Handels (S. 396, insbesondere S. 404). -
Im deutschen Sprachgebrauch scheint die gelegentliche Verknüpfung von Freihafen mit Industrie auf die Sonderstellung Hamburgs für den sogenannten "Alten Freihafen" zurückzuführen zu sein. Man kann sich allerdings des Eindrucks nicht erwehren, daß diese Verknüpfung weniger aus sachlichen Gründen geschieht, sondern dazu dienen soll, die Sonderstellung Hamburgs aus Wettbewerbsgründen schon im Namen herauszustellen (so etwa Grau, S. 232), obwohl das Industrieprivileg für die meisten Benutzer des Freihafens unerheblich war und ist.
Jedenfalls ist es nicht angebracht, aus der unbeschränkten Erlaubnis von Industrie in einem Ausnahmefall grundsätzliche begriffliche Unterschiede herzuleiten. So auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Anlage II zu ihrem Freizonen-Vorschlag (betr. den Alten Freihafen

d) Der zollrechtlich dergestalt privilegierte Hafen hat für den Verkehr zwischen allen Staaten zur Benutzung offenzustehen, d.h. er darf nicht auf den Gebrauch durch nur einen Staat oder durch bestimmte Staaten beschränkt werden.

3. Definition von Freihafen

Die zusammengefaßte Definition von "Freihafen" muß also lauten:
Ein Freihafen [1] ist ein für den Verkehr mit allen Staaten zugängliches räumlich abgeschlossenes Hafengebiet mit eigenen Kaianlagen oder der Teil eines solchen Hafengebietes, das von dem Zollgebiet des sonst einen Einfuhrzolltarif anwendenden Staates, Staatenbundes oder supranationalen wirtschaftlichen Zusammenschlusses, dem es angehört, durch rechtliche Maßnahmen ausgeschlossen ist oder als ausgeschlossen gilt. Seine Grenzen werden von den Zollbehörden bewacht, und Waren dürfen in seinen Bereich ohne Zollentrichtung und ohne bzw. unter verringerten Zollformalitäten eingeführt und dort gelagert werden. [2]

Für die derart umschriebene Einrichtung ist "Freihafen" der angemessenste und einprägsamste Name, zumindest im deutschen Sprachgebrauch. Die deutschen Zollgesetze von 1939 und 1961, aber auch die geltenden dänischen und schwedischen sowie verschiedene andere Bestimmungen aus allen Teilen der Welt, gebrauchen diese Benennung.

Fortsetzung der Fußn. 2) von S. 11:
Hamburg), Bundesrats-Drucksache 229/68, S. 5 - Dazu, daß auch zur Zeit des Zollanschlusses von Bremen und Hamburg, als Hamburg das Industrieprivileg gewährt wurde, "Freihafen" schon im hier erläuterten Sinne gebraucht wurde, siehe Fußnote 1 auf S. 32.

1) Es muß hier zwischen Freihafen im allgemeinen und Freihafen in seiner speziellen Ausprägung nach dem deutschen Zollgesetz unterschieden werden.

2) Vgl. Kaufmann, Die wirtschaftliche Bedeutung eines Freihafens, S. 351; Minoletti, I Porti Franchi, S. 9/10; Helander, Enc. of Social Sciences, S. 436; insbesondere Haas, S. 376. Ähnlich die Definition des Customs Co-Operation Council, zitiert aus S. 7, und die von Zollexperten der LAFTA-Staaten auf einer Zusammenkunft im Juni 1968 in Montovideo gegebene Definition, siehe "Brief Review", S. 3.

Der Begriff "Freizone" empfiehlt sich nicht, da er umfassender als "Freihafen" ist: eine Freizone braucht n i c h t in einem Hafen zu liegen. Mit "F r e i - h a f e n" wird daher sofort der Umstand gekennzeichnet, daß es sich um eine zollrechtliche Einrichtung in einem Hafen handelt, die von Schiffen direkt angelaufen werden kann.

Dennoch ist der Freihafen ein Unterfall des Typs "Freizone", eben eine "Freizone in einem Hafen" mit eigenen Kaianlagen. [1] Die Bezeichnung "Freihandelszone" sollte auf keinen Fall angewandt werden, da sie Verwechslungen mit dem ebenfalls so benannten Zusammenschluß mehrerer Staaten, die im Handel untereinander keine Zölle erheben, [2] ermöglicht.

Aus den genannten Gründen sollte man den Ausdruck "Freihafen" wählen. Das entspricht der Umgangssprache, die j e d e s zollrechtlich bevorrechtigte Hafengebiet mit eigenen Kaianlagen als "Freihafen" bezeichnet, und zwar nicht nur in Deutschland. [3] Der Gebrauch neuer Begriffe würde nicht klärend, sondern verwirrend wirken, da sich der eingebürgerte Sprachgebrauch dadurch kaum verändern würde.

Der Begriff "Freihafen" mag dann, je nach Ausgestaltung des Typs "Freihafen", durch Zusatz eines charakterisierenden Wortes in verschiedene "Freihafenformen" untergliedert werden, insbesondere im Hinblick auf die verschiedenen Aufgaben.

---

1) So ausdrücklich Art. 2 des "Proyecto de Convenio Centroamericano sobre Zonas Francas y Puertos Libres" von 1965, vgl. "Brief Review", S. 10, und Auskunft des "Secretaria Permanente del Tratado General de Integracion Economica Centro Americana" (Zentralamerikanischer Gemeinsamer Markt) in Guatemala vom 22. März 1971.

2) Etwa EFTA und LAFTA. - In der englischen Sprache bestehen diese Schwierigkeiten nicht: die "Freihandelszone" aus mehreren Staaten wird als "Free Trade Association" bezeichnet, im Gegensatz zur "Free Trade Zone".

3) Beispielsweise in Spanien: auch ein Depósito franco, ein Freilager ohne Industrieberechtigung, wird als "Puerto franco" (Freihafen) bezeichnet, wenn es sich in einem Hafen befindet. Vgl.: "El puerto franco de Alicante" in: Vida Maritima y Comismar, 1959, S. 9. Bei dem "Puerto franco de Alicante" handelt es sich um ein "Depósito franco.

4. Definition von Hafenfreizone

Den Freihäfen in diesem Sinne steht eine Einrichtung gegenüber, die sich zwar rechtlich nicht unterscheidet, wohl aber durch ihre Lage und die Einrichtungen, die sie umfaßt. Diese Einrichtung ist eine "Freizone" in einem Hafengebiet oder in dessen unmittelbarer Nähe, jedoch ohne eigene Kaianlagen. Der Kai, an dem von See kommende, für die Freizone bestimmte Güter entladen werden, liegt im Zollgebiet, ist von der Zone aber nur wenig entfernt.

Ohne Zweifel hat eine solche Einrichtung Ähnlichkeit mit einem Freihafen im zuvor erläuterten Sinne, obwohl ihr die Möglichkeit, dem Schiffsverkehr Erleichterungen zu bieten, naturgemäß fehlt. Sie mag - um die Unterscheidung zum "Freihafen" mit eigenen Kaianlagen bereits im Namen kenntlich zu machen - "Hafenfreizone" genannt werden. Auch die Hafenfreizone soll von dieser Untersuchung umfaßt werden.

Die Definition von "Hafenfreizone" kann folgendermaßen lauten:

Eine Hafenfreizone ist ein für den Verkehr mit allen Staaten zugängliches, räumlich abgeschlossenes Gebiet in einem Hafen oder in dessen unmittelbarer Nähe, jedoch ohne eigene Kaianlagen, das von dem Zollgebiet des sonst einen Einfuhrzolltarif anwendenden Staates, Staatenbundes oder supranationalen wirtschaftlichen Zusammenschlusses, dem es angehört, durch rechtliche Maßnahmen ausgeschlossen ist oder als ausgeschlossen gilt. Seine Grenzen werden von den Zollbehörden bewacht, und Waren dürfen in seinen Bereich ohne Zollentrichtung und ohne bzw. unter verringerten Zollformalitäten eingeführt und dort gelagert werden.

Freihäfen und Hafenfreizonen können zusammengefaßt mit dem Oberbegriff "freie Hafengebiete" bezeichnet werden. [1)]

Da die praktische Bedeutung von Freihäfen und Hafenfreizonen damit noch nicht gekennzeichnet ist, bedarf es eines Überblicks über die wirtschaftlichen Aufgaben der "freien Hafengebiete". Zwar gibt es darüber eine Anzahl mehr oder weniger umfangreicher Abhandlungen, doch ist es zweckmäßig, die wirtschaftliche Seite an dieser Stelle zu beleuchten.

---

1) In Anlehnung an Zaorski, der den Ausdruck "wolny obszar portowy" = "Freies Hafengebiet" geprägt hat.

ABSCHNITT 2
Wirtschaftliche Aufgaben von Freihäfen und Hafenfreizonen

I. Nutzungsmöglichkeiten und Vorteile

Ein Freihafen hat - bei umfassender Privilegierung - die Aufgaben,

(1) die Zollformalitäten für den Hafen anlaufende Schiffe zu verringern bzw. vollständig abzubauen, um so den Güterumschlag zu beschleunigen und dadurch zugleich zu verbilligen;

(2) dem Ein- und Ausfuhrhandel lange bzw. zeitlich unbegrenzte Lagerungsmöglichkeiten außerhalb des Zollgebietes zu gewähren, insbesondere aber, einen ungehinderten (See-) Transithandel ohne Zollformalitäten mit Zwischenlagerungsmöglichkeiten zu ermöglichen;

(3) ausländische Waren verarbeitenden Exportindustrien einen günstigen Standort zu geben, sofern im Freihafengebiet überhaupt Industriebetriebe zugelassen sind. [1]

Entsprechendes gilt für eine Hafenfreizone mit Ausnahme der Möglichkeit zur Erleichterung des Schiffsverkehrs, da sie ja nicht über eigene Kaianlagen verfügt.

Zu (1): Grundsätzlich muß ein Schiff, das von See in einen normalen Hafen einläuft, zollamtlich abgefertigt werden, bevor mit den Lösch- und Ladearbeiten begonnen werden kann. Diese zollamtliche Abfertigung stimmt in den großen Zügen in nahezu allen Ländern überein. [2] Sie besteht zunächst aus einer allgemein gehaltenen Anmeldung der geladenen Güter an Hand von Manifesten, Konnossementskopien und ähnlichen Papieren, der Abfertigung des Schiffsbedarfs, der Besatzung und eventueller Passagiere. Nach diesem "Einklarieren" genannten Vorgang sind spezielle Anmeldungen und Abfertigungen erforderlich, bevor mit dem Löschen begonnen werden kann. Die Abfertigungen unterscheiden sich danach, ob die Waren in den freien Verkehr überführt oder in Zollager eingelagert werden sollen, ob es sich um Transitgut handelt usw. Dazu sind oftmals zollamtliche Überwachung der Löschvorgänge und des Transports zum Schuppen oder Lager nötig sowie erhebliche Sicherheitsleistungen zu erbringen. [3]

---

1) Vgl. zu den Aufgaben der Freihäfen Kaufmann, Die wirtschaftliche Bedeutung eines Freihafens, S. 354/355; Dittmar, Wert des Freihafens, S. 94 ff., insbesondere S. 98; Haas, S. 380/381; S. 8/9; Shibata, S. 10 ff.

2) Dittmar aaO., S. 96; Haas, S. 383-385.

3) Kaufmann aaO., S. 352.

Durch diese zahlreichen und häufig komplizierten Formalitäten wird der Güterumschlag notwendigerweise behindert und verlangsamt, d.h. der Aufenthalt der Schiffe im Hafen verlängert, was wiederum die Transportkosten ungünstig beeinflußt.

Die hier aufgeführten Nachteile eines Seezollhafens machen sich allerdings in der Praxis nicht so bemerkbar, wie man meinen sollte. Eine gute Organisation der Zollverwaltung, eine großzügige Auslegung der Bestimmungen oder Ausnahmevorschriften können sie beträchtlich mildern. In Frankreich z.B. war es durchaus möglich, schon vor den oben erwähnten speziellen Anmeldungen mit dem Löschen zu beginnen: die französische Gesetzgebung sah die ausgeladenen Waren als noch im Laderaum des Schiffes befindlich an. [1] Wenn auch auf diese oder ähnliche Weise Nachteile vermindert werden können, so gelingt es doch nicht, sie vollständig zu beseitigen. [2]

Anders verhält es sich (wenigstens theoretisch) in einem Freihafen. Da er vom Zollgebiet abgetrennt ist und, soweit die Zölle betroffen sind, als Ausland angesehen wird, sind Einklarierung und Abfertigungsformalitäten überflüssig. Eine Rücksichtnahme beim Laden und Löschen auf die Dienststunden des Zolls entfällt, da eine zollamtliche Überwachung des Umschlags nicht stattzufinden braucht. Die Zollbelange sind dadurch gewahrt, daß der Freihafen von einer Grenze umgeben ist, die nicht ohne Kontrolle bzw. Abfertigung überschritten werden darf. Folge ist somit, daß unmittelbar nach der Ankunft des Schiffes mit den Lösch- und Ladearbeiten begonnen werden kann. Eine auf die Zollabfertigung zurückzuführende Verzögerung ist schlechthin ausgeschlossen, zudem werden durch das Fehlen jeglicher Zollüberwachung des Umschlags Kosten gespart.

Wie die folgende Darstellung der rechtlichen Situation der einzelnen "freien Hafengebiete" (S. 23 ff.) zeigen wird, ist meist von der Möglichkeit, den Schiffsverkehr von Formalitäten zu befreien, kein oder nur geringer Gebrauch gemacht worden. Dies mag in manchen Fällen darauf zurückzuführen sein, daß selbst bei freien Hafengebieten mit eigenen Kaianlagen die Wasserflächen nicht zum zollrechtlich privilegierten Gebiet gehören (so z.B. in Italien). Allerdings bedeutet der Umstand, daß die Wasserfläche zum freien Hafengebiet gehört, auch nicht unbedingt eine Befreiung des Schiffsverkehrs von einer Zollabfertigung, wie das Beispiel der schwedischen Freihäfen zeigt: dort gehören die Wasserflächen zum Freihafen, und dennoch sind die Schiffe gewissen zollrechtlichen Formalitäten unterworfen.

---

1) Siehe Haas, S. 385.

2) Vgl. Kaufmann aaO., S. 352.

Zu (2): Aus der Tatsache, daß das freie Hafengebiet im Hinblick auf die Zölle als Ausland angesehen wird, erwachsen dem Außenhandel, in erster Linie dem Import- und Transithandel, Vorteile. Zunächst einmal kommen dem Handel auch die zu (1) genannten Vorteile zugute, da die Verkehrserleichterungen Kostenvorteile mit sich bringen. [1] Darüber hinaus ist es möglich, Waren meist ohne zeitliche Beschränkung und ohne die Zahlung von Zöllen oder Sicherheiten in Freihafenlagerhäusern einzulagern. Für die Einlagerung sind wiederum keine Formalitäten erforderlich, da ein Verbringen der Waren in das Zollgebiet ohne Abfertigung und ohne Zollentrichtung durch die Umschließung des Freihafens ausgeschlossen ist. So kann ein Importeur oder ein ausländischer Exporteur Konsignationsläger einrichten, die eingelagerten Waren sind dem Inhaber jederzeit zugänglich, können Kaufinteressenten vorgeführt und behandelt werden, ohne daß die Zollbehörden eingeschaltet zu werden brauchen. Je nach Bedarf können Teile der Waren abgerufen und endgültig in das Zollgebiet eingeführt werden. Nur für diesen Teil muß der Importeur dann Zoll zahlen. Das dadurch frei gebliebene Kapital kann anderweitig eingesetzt werden [2] ("Zollkredit"). Diese Möglichkeit ist für kleine, finanzschwache Importeure besonders wichtig, da sie oftmals nicht in der Lage sein werden, die erforderlichen Zölle zu zahlen, bevor sie Käufer für ihre Waren gefunden haben.

Sollte aus irgendwelchen Gründen der Markt des Zollgebiets für die im Freihafen eingelagerten Waren nicht mehr aufnahmefähig oder die gebotenen Preise zu niedrig sein, können die Waren ohne weiteres wieder ausgeführt werden.

Besonders bedeutsam ist, daß der für jeden Hafen äußerst wichtige Seetransithandel [3] in einem Freihafen grundsätzlich keinen Beschränkungen oder Überwachungen unterliegen soll. Die Waren können nach beliebig langer Zwischenlagerung und etwaiger Behandlung re-exportiert werden. Die gerade bei zwischenzeitlicher Behandlung schwierigen Nämlichkeitskontrollen fallen weg.

Die Erleichterung dieses Handels erscheint umso bedeutsamer, wenn man berücksichtigt, daß große Häfen zugleich oftmals Weltmärkte für bestimmte Güter sind, die aus den Erzeugerländern hierher verbracht und in die verschiedenen Bestimmungsländer verkauft werden. [4] Man denke nur z.B. an die Bedeutung Bremens für Baumwolle auf dem europäischen Kontinent und für indonesi-

---

1) Kaufmann aaO., S. 355.

2) Siehe auch von Engel, S. 6/7; Roghé, S. 8.

3) Zur Bedeutung des Seetransithandels Haas, S. 405. Haas sieht in der Begünstigung des Re-exports die besondere Bedeutung der Freihäfen, vgl. S. 437.

4) Siehe Haas, S. 381.

schen Tabak. [1] Für solche internationalen Umschlagplätze ist ein Freihafen aus den zuvor genannten Gründen wertvoll, da zwischen der Ausfuhr aus dem Erzeugerland und der endgültigen Einfuhr in ein anderes Land keine Zollformalitäten und -abfertigungen stattzufinden brauchen, obwohl ein dritter Ort - der zentrale Markt - eingeschaltet wird.

Hinzu kommt noch, daß die Umfuhr, d.h. der Transport zwischen Schiffen, Schuppen und Speichern, innerhalb des Freihafens weitestgehend von Formalitäten und einer Zollüberwachung befreit ist. Das ist u.a. dann wichtig, wenn Sendungen aus vielen Einzelpartien bestehen und verschiedene Lösch- und Ladeplätze berührt werden.

Zu (1) und (2): Wie sich aus der Art der hier aufgeführten Vorzüge eines Freihafens ergibt, betreffen sie in erster Linie den Umschlag und Handel mit Stückgütern. Massengüter wie Kohle, Erz und Öl können ebensogut in einem Seezollhafen umgeschlagen und gleich abgefertigt werden, da sie in der Regel zur sofortigen Einfuhr in das Zollgebiet bestimmt sind und zudem meist nur an einen Empfänger gehen.

Als Ergebnis läßt sich daher feststellen, daß ein Freihafen der Erleichterung des Handels durch Abbau der Formalitäten und durch mittelbar oder unmittelbar erzielte Kostenersparnisse dient. Der Hafen wird auf diese Weise für Reedereien und Verlader attraktiver, so daß sein Zollsystem gleichzeitig eine Anregung und Ausweitung des Handels bewirkt.

Zu (3): Alle freien Hafengebiete bieten diese auf den Handel ausgerichteten Vorzüge. Allerdings brauchen es nicht die einzigen zu sein. Auf Grund seiner Lage außerhalb des Zollgebietes ist ein freies Hafengebiet ein idealer Standort für eine exportorientierte Industrie, sofern sie in erster Linie ausländische Materialien verarbeitet, [2] oder ausländische mit inländischen Materialien verbindet. Ausländische Materialien können zollfrei empfangen,

---

1) Vgl. Wirtschafts-Correspondent vom 28. September 1968, 'Rohtabak - ein wichtiges Importgut für Bremen', S. 20: "Alle indonesischen Exporttabake müssen zunächst in Bremen angeliefert werden. Das geschieht zum Teil schon mehrere Monate bevor die Tabake zum Verkauf gelangen, so daß eine Einlagerung erforderlich ist. Nach Maßgabe der in den Auktionen getätigten Käufe werden sie dann weiter im Transit nach Holland, Dänemark, Schweden, England und der Schweiz - um nur die wichtigsten Käuferländer bei den Bremer Einschreibungen zu nennen - weitergeleitet."

2) Vgl. von Engel, S. 5/6; Kugler, S. 217/218.

direkt zum Industriebetrieb umgeschlagen und verarbeitet werden sowie die daraus hergestellten Güter auch wieder direkt auf das Schiff verladen und ohne Zollabfertigung exportiert werden. Die Kostenvorteile liegen auf der Hand. Sinnlos ist demgegenüber der Standort im freien Hafengebiet, ja behindernd, wenn das Zollgebiet beliefert werden soll. Die im freien Hafengebiet erzeugten Produkte werden auf Grund ihres hohen Wertes (d.h. eines Wertes, der höher liegt als der Wert der Waren, aus denen sie hergestellt worden sind) in der Regel auch mit einem hohen Zoll belegt werden, so daß ihre Produktion im Zollgebiet billiger gewesen wäre. [1)]

Das freie Hafengebiet, in dem Industriebetriebe gestattet sind, findet sich in einer besonderen Ausrichtung in wirtschaftlich unterentwickelten bzw. schwach entwickelten Gegenden. Hier soll es gerade auf Grund seiner Lage außerhalb des Zollgebietes des Staates, dem er angehört, und den damit verbundenen Vorteilen Anreiz zur Ansiedlung von Industrie sein. Die zollrechtliche Situation soll ein interessiertes Unternehmen veranlassen, dem "angebotenen" freien Hafengebiet als Standort für eine neue Produktionsstätte gegenüber anderen möglichen Standorten den Vorzug zu geben. Auch (oder gerade) in wirtschaftlich schwach entwickelten Gebieten ist die Industrie auf den Export angewiesen. In der Regel wird die Aufnahmefähigkeit des zollinländischen Marktes für die Menge der hergestellten Güter nicht ausreichen, weil die Betriebe eine gewisse Größe haben müssen, um wirtschaftlich arbeiten zu können; weiterhin wird der neue Industriebetrieb für einen gesamten größeren Wirtschaftsraum (etwa Westafrika) arbeiten sollen, denn nicht in jedem der dort liegenden Staaten kann oder soll ein entsprechendes Werk eingerichtet werden. Da ein großer Teil der Halbfertigprodukte bzw. Grundstoffe für eine veredelnde Industrie in diesen Gegenden ohnehin aus dem Ausland bezogen werden muß, ist ein freies Hafengebiet wegen der Zollfreiheit der eingeführten Güter und der Möglichkeit des freien Re-exports für derartige Industriebetriebe äußerst vorteilhaft.

Durch die Ansiedlung von Industrie soll die Wirtschaftskraft des Zollgebiets gestärkt werden, nicht zuletzt durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Ausbildung von Arbeitskräften.

Das mit den so ausgestalteten freien Hafengebieten angestrebte Ziel kann natürlich auch mit solchen Freizonen erreicht werden, die nicht in einem Hafen oder dessen unmittelbarer Nähe liegen (so etwa Kandla in Indien). Dennoch bietet ein Hafen auf Grund der Möglichkeit des direkten Empfangs der benötigten ausländischen Waren sowie der direkten Verschiffung der hergestellten Güter große

1) Vgl. Bronö in der Diskussion über 'The Economic Importance of a Free Port' in I.A.P.H. 1965, Vol. 2, S. 122.

Vorteile. Diese Möglichkeit kann mittelbar die Bedeutung des Hafens als Handelsplatz verstärken, da als Folge der angesiedelten Industrie regelmäßige Schiffahrtslinien angezogen werden. Mit der Einbeziehung in ein Netz von Schiffahrtslinien und seiner evtl. Ausgestaltung als Freihafen wird der betreffende Hafen auch als Umschlagsplatz für andere Güter interessant. Hier liegt zugleich ein Berührungspunkt mit den oben zu (1) und (2) gezogenen Schlußfolgerungen.

Allerdings sollte die Bedeutung von Industrie in einem freien Hafengebiet nicht überbetont werden. [1] Es gibt genügend zollrechtliche Institute, die der Exportindustrie ebenfalls die Vorteile der Verarbeitung von zollfreien ausländischen Waren gestatten, ohne daß nur ein bestimmtes kleines Gebiet privilegiert wird, sondern die der Wirtschaft im ganzen Land zugute kommen können. Diese entsprechenden Möglichkeiten werden durch die Veredelungsverkehre, die Zollgutverwendung oder die Rückerstattung der gezahlten Zölle beim Export der hergestellten Waren angeboten. In den weitaus meisten Freihäfen liegt daher die Betonung auf Handel. [2]

Es ist aber zu bedenken, daß für die verschiedenen Arten des Veredelungsverkehrs, für die Zollgutverwendung usw. ein zahlreiches geschultes Überwachungspersonal unerläßlich ist - woran es gerade in den wirtschaftlich schwachen Ländern meist fehlt. Für diese Länder ist daher ein Freihafen, seiner einfachen Konzeption zufolge, geeigneter als komplizierte Zollverfahren.

II. Einteilung der Freihäfen und Hafenfreizonen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten

Auf Grund der unterschiedlichen Zielrichtungen können folgende Grundformen der freien Hafengebiete (Freihäfen und Hafenfreizonen) unterschieden werden:

(1) das freie Hafengebiet in hochindustrialisierten Ländern mit umfangreichem Außenhandel, dessen Schwergewicht auf Erleichterung des Handels und seiner weiteren Intensivierung liegt und das in erster Linie dem Außenhandel des eigenen Landes dient (Beispiele: Bremen, Hamburg, Kopenhagen) - Einfuhr- und Ausfuhrfreihafen bzw. Einfuhr- und Ausfuhrhafenfreizone -

(2) das freie Hafengebiet an Knotenpunkten des Seeverkehrs oder in anderer verkehrsmäßig günstiger Lage, das als Umschlags- und Handelszentrum für einen

---

1) Vgl. Bunnies, 15th International Congress of Navigation, Venice 1931, S. 5.

2) Vgl. dazu Haas, S. 396 und S. 398 - 404.

großen Raum dienen und besonders den Verteilungshandel an sich ziehen soll (Beispiele: Singapore, Colón, Curacao, Aruba)
- Verteilungsfreihafen bzw. Verteilungshafenfreizone -

(3) das freie Hafengebiet in wirtschaftlich schwach entwickelten Ländern als Anziehungspunkt für Handel und Industrie, das bei dem Aufbau der Wirtschaft des Zollgebietes helfen und Arbeitsplätze schaffen soll
(Beispiele: Lomé, Monrovia, Barranquilla, Colonia, Nueva Palmira, Kaohsiung)[1)]
- Entwicklungsfreihafen bzw. Entwicklungshafenfreizone -

Die genannten Formen der freien Hafengebiete sind vielfach nicht klar voneinander zu trennen, da ihre Zielrichtungen ja nicht einander entgegengesetzt sind und sich demzufolge überschneiden können.

Weiter können unter den freien Hafengebieten nach dem Umfang ihrer Privilegierung unterschieden werden:
der Handelsfreihafen (bzw. -hafenfreizone), in dem nur Handelstätigkeiten erlaubt sind, und der Handels- und Industriefreihafen (bzw. -hafenfreizone), in dem zusätzlich industrielle und gewerbliche Tätigkeiten wahrgenommen werden können. Einen reinen Industriefreihafen (bzw. -hafenfreizone), der nur auf Industrie ausgerichtet ist, gibt es kaum. Allenfalls der Punto franco industriale in Triest und die Export processing zone in Kaohsiung können als solche angesehen werden.

Die meist auch "Freihafen" genannte Einrichtung, die einem anderen Staat, der keinen eigenen oder nur ungünstigen Zugang zum Meer hat (im folgenden ohne Unterscheidung "Binnenstaat" genannt), als spezieller Transithafen dienen soll, ist hier nicht aufgeführt. Das mag zunächst verwunderlich erscheinen, ist aber bei näherer Betrachtung einleuchtend. Ist dieser Hafen nämlich "nur" als Freihafen im Sinne der in der Einleitung gegebenen Definition ausgestaltet, so kann er seinem besonderen Zweck nicht nachkommen. Er bietet dem Binnenstaat zwar die Möglichkeit zum Umschlag und zur Lagerung von Waren, doch ist diesem mit dem bloßen Ausschluß des Hafens bzw. eines Hafenteils aus dem Zollgebiet des Küstenstaats für den Transit von Waren nicht gedient: ob die Güter von einem Freihafen oder einem Zollhafen aus durch das Zollgebiet des Küstenstaats geführt werden, macht keinen Unterschied; die gleichen Formalitäten und Kontrollen sind erforderlich. Es müssen dem Staat ohne eigenen Seehafen also besondere Rechte eingeräumt werden, die mit den allgemeinen Vorteilen eines Freihafens nichts gemein haben, allenfalls zu ihnen hinzu kommen

---

1) Zur Einteilung der Freihäfen vgl. auch Thoman, S. 10/11.

können. [1) 2)] Diese besonderen Rechte können darin bestehen, daß dem Staat ohne Zugang zum Meer vertraglich die Zollhoheit über ein aus dem Zollgebiet des Küstenstaats ausgeschlossenes Hafengebiet übertragen wird, oder zumindest der Zollverwaltung des Staats ohne Zugang zum Meer besondere Befugnisse in dem Hafen eingeräumt werden. Bei einer derartigen Einrichtung handelt es sich nicht um einen Freihafen im eigentlichen Sinne, da sie nur durch ein bestimmtes Binnenland und auch ausschließlich im Verkehr von und nach diesem genutzt werden kann. Daher soll der Name "Freihafen" nicht gebraucht werden, selbst wenn in einer solchen Einrichtung keine Zölle erhoben werden. Eine angemessene Bezeichnung, die Irrtümer ausschließt, ist "Transithafenzone". Die Transithafenzone soll später am Beispiel Thessaloniki näher erläutert werden.

---

1) Vgl. dazu insbesondere Haas, S. 411/412.

2) Die Frage des Transits eines Binnenstaates durch das Gebiet eines Küstenstaates ist in Europa heute von untergeordneter Bedeutung, da zufriedenstellende den Transit regelnde multilaterale und bilaterale Abkommen bestehen. Beide Teile sind hier auf Grund ihres vielseitigen Warenaustausches i.d.R. an einem freien Transit durch das Gebiet des anderen Staates interessiert. Anders verhält es sich in Asien, Afrika und Südamerika, wo sich ein regionaler Warenaustausch kaum entwickelt, sondern der Handel meist in Richtung Europa und Nordamerika verläuft. Da der Warentransit dort einseitig ausgerichtet ist - der freie Transit liegt in erster Linie im Interesse des Binnenstaates -, versuchen die Binnenstaaten insbesondere, ein ihnen zustehendes Recht auf freien Zugang zum Meer geltend zu machen, das Vorrang vor der Souveränität des Küstenstaates habe (vgl. dazu: Der freie Zugang der Binnenstaaten zum Meer, mit einer Einleitung von D. Schröder, sowie Lang, Boliviens Streben nach freiem Zugang zum Meer).

2. TEIL: DARSTELLUNG DER ZUR ZEIT BESTEHENDEN FREIHÄFEN UND HAFENFREIZONEN

ABSCHNITT 1
Deutschland

I. Überblick über die geschichtliche Entwicklung seit Beginn des 19. Jahrhunderts

Vorbemerkung: Dieser Überblick kann nur eine kurze Darstellung der geschichtlichen Entwicklung sein. Es würde den Rahmen der Arbeit sprengen, auf alle Einzelheiten einzugehen, und alle historischen Streitfragen zu erörtern oder auch nur anzusprechen. Dennoch wird die Entwicklung der deutschen Freihäfen ausführlicher dargestellt werden als bei den anderen Ländern, da sie vielfältiger ist als bei diesen und eine gewisse Bedeutung für den heutigen Stand hat.

1. Die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck von 1815 bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes

Die Städte Hamburg, Bremen und Lübeck waren nach der napoleonischen Zeit auf Grund des Bundesakte vom 8. Juni 1815 wieder unabhängige Staaten geworden. Wie oben S. 7 ff. bemerkt, können diese Stadtstaaten deshalb nicht als Freihäfen angesehen werden. Dennoch bewirkte ihre bloße Existenz und ihre Handels- und Zollpolitik die Schaffung echter Freihäfen in anderen deutschen Staaten. Als selbständigen Staaten stand Hamburg, Bremen und Lübeck die Zollgesetzgebung zu, und es lag bei ihnen, ob und in welcher Höhe sie Zölle erheben wollten. Im Laufe der Jahre bauten die drei Stadtstaaten die Zölle allmählich ab, [1] so daß schon bald ein Zustand nahezu völliger Zollfreiheit erreicht war. Geringe Abgaben wurden jedoch weiter erhoben. [2] Beispielsweise wurde in Bremen bei der Einfuhr seit den 30er Jahren nur noch ein Zoll von 2/3 % des Warenwertes, bei der Ausfuhr ein solcher von nur 1/3 % erhoben. [3]

Weder Hamburg noch Bremen oder Lübeck, deren zollfreien Status man meist

---

1) Grund für den Abbau der Zölle waren freihändlerische Tendenzen, vgl. Glünder, S. 13.

2) Erst im Jahre 1874 baute Hamburg seine Zölle in vollem Umfange ab. Durchfuhrzölle bestanden in Hamburg seit 1727 nicht mehr. Vgl. Goetze, DVZ vom 22. April 1967, S. 7.

3) Köppe, S. 4; vgl. auch Haas, S. 391.

mit "Freihafen" kennzeichnete, hatten direkt Anteil an den um 1830 beginnenden Versuchen, Deutschland zollrechtlich zu einigen. Im Gegenteil, zumeist fürchtete man in den drei Hansestädten den Anschluß an ein größeres Zollgebiet, da man damit die Zollfreiheit verlieren würde und man allgemein der Ansicht war, das würde dem Handel abträglich sein oder sogar den wirtschaftlichen Niedergang bedeuten.

2. Freihäfen oder freihafenähnliche Einrichtungen im übrigen Deutschland bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes

a) Schon das preußische Zollgesetz vom 26. Mai 1818 enthielt eine Bestimmung über Zollausschlüsse, also Landesteile, die nicht dem gemeinsamen Zollgebiet angehörten. In § 24 hieß es:

> "Es können abgesondert gelegene, auch vorspringende Landesteile, für welche besondere Verhältnisse es erfordern, von der Entrichtung des Zolls und der Verbrauchssteuer für fremde Gegenstände ausgeschlossen und in dieser Beziehung eigene, der Örtlichkeit angemessene Verfassungen erhalten."

Bei Abschluß des Zollvereinsvertrages vom 22. März 1833 [1] wurde vereinbart, daß die Landesteile der kontrahierenden Staaten, die sich bis dahin ihrer Lage wegen weder in dem preußisch-hessischen oder dem bayrisch-württembergischen Zollverband befunden hätten, noch aus demselben Grunde nicht geeignet seien, in den neuen Zollverband aufgenommen zu werden, ausgeschlossen bleiben sollten (offener Art. 3).

b) 1827 war Bremerhaven gegründet worden, das politisch wie zollrechtlich zu Bremen gehörte. Es war ein "Freihafen" in dem Sinne, daß es als Exklave Bremens, in der praktisch keine Zölle erhoben wurden, dem Königreich Hannover gegenüberlag. Als Antwort darauf erließ König Ernst August von Hannover am 10. Juni 1845 eine Anordnung zur Gründung eines Schiffslöschplatzes an der Geestemündung [2] (das spätere Geestemünde), dem durch Gesetz vom 19. Juni 1847 [3] Freihafenrechte verliehen wurden:

---

1) Verträge und Verhandlungen zur Bildung und Ausführung des deutschen Zoll- und Handelsvereins, Bd. I, S. 36.

2) Vgl. Schulze, Der Oberfinanzbezirk Bremen, in: Zeitschrift für Zölle und Verbrauchssteuern, 1963, S. 1 ff. (1).

3) Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover, 1847, 1. Abteilung, S. 185.

"Nachdem von Uns beschlossen worden ist, Unseren an der Mündung der Geeste in die Weser angelegten Hafen zum Freihafen zu erheben:
So erklären Wir denselben samt dem künftigen Hafenorte Geestemünde damit zum Freihafen, und verfügen, unter Zustimmung Unserer getreuen allgemeinen Stände-Versammlung, daß der Hafen und der künftige Hafenort Geestemünde vom 1sten Julius d. J. an in Beziehung auf Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangsabgaben, sowie in Beziehung auf die Salz-, Maischbottich- und Biersteuer als Ausland angesehen und behandelt werden sollen; vorbehaltlich jedoch einer von den Bewohnern des gesamten Freihafenbezirkes, und von Zeit zu Zeit neu festzustellenden Geldsumme, als Äquivalent für die vorgenannten Abgaben und Steuern."

Ähnliche Rechte hatte der oldenburgische Hafenort Brake schon seit 1835 auf Grund der Landesherrlichen Verordnung vom 28. November/13. Dezember 1834, betr. die Erklärung des Hafens zu Brake zum Freihafen: [1) 2)]

"Der Hafen zu Brake wird mit dem Bezirke, welcher in der von Unserer Cammer dieserhalb zu erlassenden Bekanntmachung näher bezeichnet werden wird, zu einem Freihafen erklärt. Es können alle Waren auf der Weser in den Freihafen sowohl frei eingeführt, als von dort auf der Weser frei ausgeführt, im Bezirke des Freihafens gelöscht, in Niederlagen gesollert und verkauft werden, ohne daß es dieserhalb einer Declaration bedarf, und ohne daß eine Eingangs-, Ausgangs-, Durchgangs- oder Consumtions-Abgabe von den Waren zu entrichten ist."

c) 1853 trat der Steuerverein (bestehend aus Braunschweig, Hannover und Oldenburg) dem Zollverein bei. In dem Separatartikel 4 des Vertrages vom 4. April 1853 hieß es in Abs. 1: [3)]

"Der hannoversche Hafenort Geestemünde und ... bleiben vom Zollver-

---

1) Sammlung der im Herzogthum Oldenburg geltenden Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen aus der Zeit vom 1. December 1813 bis zum 1. Januar 1852, Oldenburg 1868, S. 55.

2) Bei Geestemünde und Brake handelte es sich noch nicht um eigentliche Freihäfen i. S. dieser Untersuchung, sondern um die auf S. 3 unter b) beschriebene Einrichtung, da sie die gesamte Stadt umfaßten. Abgesehen von diesem Umstand waren sie jedoch den heutigen Freihäfen sehr ähnlich. Insbesondere waren sie aus dem Zollerhebungsgebiet ausgeschlossen.

3) Verträge und Verhandlungen zur Bildung und Ausführung des deutschen Zoll- und Handelsvereins, Bd. IV, S. 21/22.

> ein ausgeschlossen, Geestemünde solange, als nicht etwa Bremerhaven dem Zollverband einverleibt wird."

Abs. 2 lautete:

> "Der oldenburgische Hafenplatz Brake bleibt solange ausgeschlossen, als nicht der Schiffsverkehr auf der Unterweser unter Zollkontrolle gestellt wird."

Hiermit war eine für den Zollverein neue Art von Zollausschlüssen, nämlich die in Seehäfen, entstanden. Bis dahin hatte es lediglich Zollausschlüsse auf Grund ihrer geographischen Lage, nicht aber aus wirtschaftlichen Erwägungen gegeben. [1]

Der Zollvereinsvertrag vom 16. Mai 1865, [2] der den Vertrag von 1853 verlängerte, brachte keine materiellen Änderungen für die Zollausschlüsse, sondern war nur eine Zusammenfassung des durch die bisherigen Verträge entstandenen Rechts. Allerdings wurden die Zollausschlüsse in Art. 3 zum ersten Mal namentlich aufgeführt.

Die Beendigung des Krieges von 1866 brachte dem Zollverein einen neuen "Freihafen", Altona, das nunmehr preußisch wurde. Altona hatte seinen Status noch von 1664 her bewahrt, als ihm der dänische König Friedrich III. Freihafen-Privilegien für den Durchfuhrhandel verliehen hatte.

3. Freihäfen zur Zeit des Norddeutschen Bundes

Die Befürchtung, der Anschluß an ein größeres Zollgebiet würde den Handel lähmen, war ein Grund, warum Bremen, Hamburg und Lübeck bei Gründung des Norddeutschen Bundes vorbehalten wurde, außerhalb des gemeinsamen Zollgebietes zu bleiben. In Art. 34 der Verfassung des Norddeutschen Bundes heißt es:

> "Die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zwecke entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebietes bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß beantragen."

---

1) Vgl. Fleischmann, S. 343; Siegert, Zollausschlüsse, S. 390.

2) Geestemünde und Brake waren die ersten deutschen Zollausschlüsse, die zur Erfüllung der gleichen Aufgaben wie die heutigen Freihäfen gegründet worden waren, vgl. Siegert, aaO.

Damit waren Bremen, Hamburg und Lübeck zu "Freihäfen" im Sinne der nicht zum Zollgebiet gehörenden Hafenstadt geworden. [1] Die Zollfreiheit, besser: der Ausschluß eines Gebietes, das keine Zölle erhob, aus dem gemeinsamen Zollgebiet des Norddeutschen Bundes, wurde ihnen auf Grund der Verfassung gewährt, beruhte mithin nicht mehr auf dem eigenen Recht der drei Städte. [2] Wohl aber blieb die Zollhoheit bei den Hansestädten. [3]

Als kurze Zeit später der Norddeutsche Bund mit den süddeutschen Staaten den Zollvereinigungsvertrag vom 8. Juli 1867 schloß, der am 1. Januar 1868 in Kraft trat, wurde der Ausschluß Bremens, Hamburgs und Lübecks in Art. 6 niedergelegt. Allerdings fehlte der in Art. 34 enthaltene Zusatz, daß die Städte ihre Freihafenstellung nur auf Grund eines von ihnen ausgehenden Antrages verlieren könnten. Das war aber auch entbehrlich: die Stellung der Hansestädte hätte nur durch eine Änderung des Zollvereinigungsvertrages geändert werden können, die als Änderung einer völkerrechtlichen Vereinbarung einstimmig hätte erfolgen müssen. Der Norddeutsche Bund als Vertragspartner wäre aber an der Zustimmung durch seine Verfassung (Art. 34) gehindert worden. [4]

Auch Altona ("preußische Exklaven im hamburgischen Gebiet"), Geestemünde und Brake blieben auf Grund des Art. 6 außerhalb des Zollgebiets.

4. Der Anschluß der Hansestädte an das gemeinsame Zollgebiet des Zollvereins von 1867 bzw. des Deutschen Reiches von 1871

Lübeck schloß sich auf Grund des im Art. 34 erwähnten Antrags bereits am 11. August 1868 [5] an den Zollverein an und verlor damit seine "Freihafenstellung". Als Ersatz wurde Lübeck ein "Freilager" zugestanden, für das ein besonderes Regulativ erlassen wurde. Lübeck machte von dieser Möglichkeit aber keinen Gebrauch. [6]

---

1) Siehe Roghé, S. 21. Vgl. auch Goetze, DVZ vom 22. April 1967, S. 7.

2) Roghé, S. 20.

3) So Kühn, Rechtsstellung, S. 6; Grau, S. 188; Delius, S. 31; RFH 15, 298; a.A. Fleischmann, S. 347. - Die Zollhoheit der Hansestädte war lediglich insoweit eingeschränkt, als das Reich gemäß Art. 35 Abs. 1 der Verfassung des Norddeutschen Bundes berechtigt war, in den Zollausschlüssen Maßregeln zur Sicherung der gemeinsamen Zollgrenze zu ergreifen.

4) Vgl. Kühn, Rechtsstellung, S. 6; Delius, S. 32.

5) Verträge und Verhandlungen usw., Bd. V, S. 217.

6) Vgl. Siegert, § 98 Anm. 1.

Die Gründung des Deutschen Reiches brachte für den Status Bremens und Hamburgs keine Änderung. Die Verfassung von 1871 hatte mit ihrem Art. 34 den Art. 34 der Verfassung des Norddeutschen Bundes übernommen. Art. 40 hielt den Zollvereinigungsvertrag vom 8. Juli 1867 aufrecht (hier von Bedeutung: Art. 6 des Zollvereinigungsvertrages).

Zu Beginn der 80er Jahre wurde der auf Bremen und Hamburg ausgeübte Druck, nunmehr den Ausschluß an das gemeinsame Zollgebiet herbeizuführen, immer stärker. Preußen hatte schon am 19. April 1880 beantragt, Altona und einen Teil der hamburgischen Vorstadt St. Pauli sowie die Elbe von Altona und Harburg bis Cuxhaven an das Zollgebiet anzuschließen. [1) 2)]

Die alsbald aufgenommenen Verhandlungen führten dann auch zum Zollanschluß der beiden Städte, allerdings unter gewissen "Modalitäten". Nachdem bis dahin die rechtliche Entwicklung der Freihafenstädte Bremen und Hamburg parallel verlaufen war, gab es nun wesentliche Unterschiede.

Hamburg schloß am 25. Mai 1881 mit dem Reich folgende Vereinbarung über seinen Beitritt zum Zollgebiet: [3)]

> "Die Freie und Hansestadt Hamburg ist bereit, mit ihrem ganzen Gebiet, jedoch mit Ausschluß des nachstehend näher bezeichneten Bezirks dem Reichszollgebiet beizutreten.
>
> Für diesen Bezirk, welcher der Stadt Hamburg als Freihafen dauernd verbleibt, behält Artikel 34 der Reichsverfassung mit der Wirkung seine Gültigkeit, daß die Freihafenberechtigung jenes Bezirks nicht ohne Hamburgs Zustimmung weder aufgehoben noch eingeschränkt werden kann.
>
> ... Innerhalb dieses, lediglich von außen zollamtlich zu bewachenden Freihafenbezirks ist die Bewegung der Schiffe und Waren von jeder Zollkontrolle befreit und die unbeschränkte Anlegung von industriellen Großbetrieben gestattet.

---

1) Bundesrats-Drucksache Nr. 86 von 1879/80.

2) Der Antrag auf Anschluß St. Paulis, der mit der Erzielung einer besseren Zollgrenze begründet worden war, wurde auf Widerspruch Hamburgs vom Bundesrat abgelehnt (Beschluß vom 26. Mai 1880, § 369 der Protokolle), während der Antrag auf Anschluß der Elbe, der auf eine Zollüberwachung des seewärtigen Verkehrs Hamburgs zielte, durch Beschluß vom 2. April 1881 (§ 202 der Protokolle) genehmigt wurde.

3) Zu den vorangegangenen Verhandlungen vgl. Hübner, Der Zollanschluß Hamburgs vom 15. Oktober 1888, insbes. S. 175 ff.

> Die Hafenanlagen von Cuxhaven verbleiben wie bisher außerhalb der Zollinie. ..." [1]

Daraus, insbesondere aus der Gegenüberstellung zu den Hafenanlagen von Cuxhaven, ergibt sich, daß das nunmehrige Hamburger Freihafengebiet von vornherein nicht an das Reichszollgebiet angeschlossen worden war. Materiell hatte sich gegenüber dem vorherigen Zustand kaum etwas verändert; der "Freihafen", der zuvor das gesamte Hamburg umfaßt hatte, war lediglich verkleinert worden. Hamburg behielt für dieses Gebiet die ihm verfassungsrechtlich zugesicherte Zollhoheit, [2] so daß die Reichszollgesetze, insbesondere das Vereinszollgesetz, hier keine Geltung haben konnten.

So hieß es auch im Reichsgesetz vom 16. Februar 1882: [3]

> "Auf das Freihafengebiet der Hansestadt Hamburg, welches durch den Antrag derselben auf Einschluß in die gemeinschaftliche Zollgrenze nicht berührt wird, findet Artikel 34 der Reichsverfassung fortdauernd Anwendung."

Das hamburgische Gebiet in Cuxhaven, das in dem genannten Gesetz nicht erwähnt ist, wurde demnach grundsätzlich an das Zollgebiet angeschlossen, so daß die Zollhoheit für dieses Gebiet auf das Reich überging. Da es aber weiterhin außerhalb der gemeinsamen Zollgrenze liegen sollte, beruhte dieser Ausschluß auf § 16 VZG, [4] der bestimmte:

> "Die Landesgrenzen gegen das Vereinsausland bilden die Zollgrenze oder Zollinie. Es können indes einzelne Teile eines Vereinsstaates, wo die Verhältnisse es erfordern, von der Zollinie ausgeschlossen bleiben. ..."

Die Entwicklung in Bremen gestaltete sich völlig anders. Zwar hatte man zunächst versucht, die gleichen Bedingungen für den Anschluß wie Hamburg auszuhandeln. [5] Dieses Ziel wurde jedoch nicht erreicht. Vielmehr mußte Bremen seinen Antrag auf Anschluß an das Zollgebiet unter ausdrücklichem Verzicht auf die verfassungsrechtliche Garantie des Art. 34 stellen, wie sich aus

---

1) Bundesraths-Drucksache Nr. 88 von 1880/81.

2) So die h.M.: Kühn, Rechtsstellung, S. 10; Grau S. 190; Behr, Freihafenstellung, S. 148. A.A. Fleischmann S. 148. Nicht eindeutig RFH 15, 300 und 301.

3) RGBl S. 39.

4) Vgl. Kühn, Rechtsstellung, S. 10.

5) Vgl. Modalitäten für den Anschluß, von Bremer Seite entworfen, Juni 1881, Staatsarchiv Bremen S. s.4.e.1.

der Bezugnahme in seinem Antrag vom 13. November 1884 [1] auf die in dem Ausschußbericht betreffend den Zollanschluß Bremens vom 4. Juli 1884 [2] genannten "Modalitäten" ergibt. [3] In diesem Bericht der Ausschüsse heißt es:

> "Hiernach beantragen die Ausschüsse:
>
> Für den Fall, daß die freie Hansestadt Bremen ihren Anschluß an das Zollgebiet unter Verzichtleistung auf das ihr nach Artikel 34 der Reichsverfassung zustehende besondere Recht beantragt, wolle der Bundesrat beschließen:
>
> 1. Das außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze befindliche Gebiet der freien Hansestadt Bremen wird gleichzeitig mit Hamburg ... dem Zollgebiet angeschlossen. ...
> 2. Die Hafenanlagen in Bremerhaven und die angrenzenden Petroleumlagerplätze bleiben ... von der Zollinie ausgeschlossen.
> 3. ...
> 4. Das im Nordwesten der Stadt Bremen am rechten Weserufer belegene ... Terrain soll zollsicher umgrenzt und nach Maßgabe des Vereinszollgesetzes als Ausland behandelt werden. Innerhalb dieses zollamtlich lediglich von außen zu bewachenden Bezirks, welcher mit den erforderlichen Hafenanlagen und Lagerräumen auszustatten ist, soll der Schiffsverkehr, die Ein- und Ausladung sowie die Lagerung und Behandlung der Waren von jeder Zollkontrolle befreit bleiben. Jedoch sollen über diejenigen Waren, welche in den dort herzustellenden Lagerräumen zur Lagerung gelangen, kaufmännische Bücher geführt werden, aus welchen der Bestand der Läger jederzeit ersichtlich ist und deren Einsichtnahme der Zollbehörde zusteht.
>
> ..."

Das gesamte bremische Staatsgebiet trat somit unter die Zollhoheit des Reiches. Das Hafengebiet von Bremerhaven wurde von dem Zollgebiet lediglich auf Grund des § 16 VZG ausgeschlossen [4] und hatte somit die gleiche Stellung wie Cuxha-

---

1) § 462 der Protokolle über die Verhandlungen des Bundesrats von 1884.

2) Bundesraths-Drucksache Nr. 84 von 1883/84; siehe auch Zeisner, S. 31.

3) Unrichtig Nölle S. 68, der diesen Verzicht bestreitet.

4) Trotz der Formulierung "bleiben ... ausgeschlossen" war man sich darüber einig, daß das Bremerhavener Gebiet erst nach dem grundsätzlichen Anschluß an das Reichszollgebiet wieder ausgeschlossen wurde.
Vgl. dazu Bericht der Kommission zur Prüfung der Frage, welche Einrichtungen in dem bremischen Gebiet für den Fall des Zollanschlusses Bremens sich empfehlen würden, vom 27. Juni 1884, S. 5-9 der Bundesraths-

ven. Das Freigebiet in Bremen selbst war auf § 107 VZG gegründet, [1] d.h. es war kein tatsächlicher Zollausschluß, sondern nur ein fiktiver.

§ 107 VZG besagte:

> "In den wichtigeren Seeplätzen des Vereinsgebietes können örtlich mit dem Hafen in Verbindung stehende freie Niederlageanstalten (Freiläger) errichtet werden.
>
> Derartige Niederlagen werden mit den Maßgaben, welche die für die einzelnen Niederlagen zu erlassenden Regulative enthalten, zollgesetzlich als Ausland behandelt. Die zur Ein- und Ausladung sowie zur Lagerung bestimmten Räume sind durch sichernde Umschließung von dem umgebenden Gebiete abzuschließen."

Der Garantie des Art. 34 RVerf, seinen Freihafen nicht ohne eigene Zustimmung verlieren zu können, war Bremen im Gegensatz zu Hamburg verlustig gegangen. [2] Auch war man formell anders vorgegangen. Während Hamburg mit dem Reich eine vertragliche Vereinbarung über die Modalitäten des Zollanschlusses schloß, wurden diese im Falle Bremens durch Bundesratsbeschluß festgelegt. Der Grund für die Wahl dieses Weges war die damals herrschende Auffassung, es entspreche dem durch die Verfassung begründeten staatsrechtlichen Verhältnis, Vereinbarungen zwischen dem Reich und einzelnen Bundesstaaten, die unter die Reichskompetenz fielen, nicht in Form von Staatsverträgen, sondern mittels einer durch Bundesratsbeschluß bestätigten Verständigung im Bundesrat zu treffen. [3]

Am 15. Oktober 1888 erfolgte dann der Zollanschluß Hamburgs und Bremens,

---

Fortsetzung der Fußn. 4) von S. 30:
Drucksache Nr. 84 von 1883/84. Dies war auch offizielle Bremer Meinung: so Senatskommissar Sen.Dr. Meier am 17. Sept. 1884 in der Bürgerschaft, Verhandlungen der Bürgerschaft Nr. 21, S. 275 (280).

1) Wie unter 4.

2) Gelegentlich wird zwar behauptet, auch Bremen habe weiterhin für seinen Freibezirk und den Zollausschluß in Bremerhaven den Schutz des Art. 34 genossen. So z.B. Laband, Bd. IV, S. in Fußnote , es könne kein Zweifel daran bestehen, daß Art. 34 auch für Bremen weitergelte. Eine Begründung fehlt. Auf jeden Fall steht diese Meinung in direktem Widerspruch zu dem Antrag Bremens vom 13. November 1884 (s.o.) und der damaligen Ansicht des Bundesrats und Bremens.

3) Vgl. Delbrück, Der Artikel 40 der Reichsverfassung, S. 75.

gleichzeitig mit dem Anschluß Altonas und Brakes bzw. nahezu gleichzeitig im Falle Geestemündes (26. September 1888) [1]. Geestemünde erhielt dabei wie Bremerhaven ein Zollausschlußgebiet nach § 16 VZG, [2] Brake einen Freibezirk wie Bremen.

Die Unterschiede zwischen diesen drei verschiedenen durch den Zollanschluß entstandenen Einrichtungen in Hamburg, Bremerhaven, Geestemünde und Cuxhaven sowie Bremen und Brake lagen im wesentlichen darin, daß der Hamburger Freihafen weiterhin den Schutz des Art. 34 RVerf genoß, das Industrieprivileg besaß und unter Hamburger Zollhoheit stand, während die anderen der Zollhoheit des Reiches unterlagen und einerseits tatsächliche, andererseits fiktive Zollausschlüsse waren. In den praktischen Auswirkungen machten sich diese Unterschiede nur geringfügig bemerkbar: selbst der bremische "Freibezirk" war lediglich von außen zu bewachen. Wohl aber bestand in Bremen die Buchführungspflicht nach Ziff. 4 des Ausschußberichtes vom 4. Juli 1884.

Es muß somit festgestellt werden, daß alle drei Einrichtungen die in der Einleitung genannten Wesensmerkmale eines Freihafens erfüllten. Allerdings wurde damals meist nur die Hamburger Einrichtung als "Freihafen" bezeichnet. Man war nämlich der Ansicht, ein Freihafen könne nur außerhalb der Zollhoheit des Reiches, d.h. auf Grund von Art. 34 RVerf, bestehen, da das Reichszollrecht keine "Freihäfen" vorsah; [3] außerdem müsse ein Freihafen das Recht auf Industrie

---

1) Siehe Fleischmann, S. 401.

2) Bundesrats-Beschluß vom 26. September 1888, Protokolle § 462.

3) Vgl. den Bericht der Kommission zur Prüfung der Frage, welche Einrichtungen in dem bremischen Gebiet für den Fall des Zollanschlusses sich empfehlen würden, vom 27. Juni 1884, Bundesrats-Drucksache Nr. 84 von 1883/84, zu Ziff. 4.
Im übrigen wurde auch damals der Ausdruck "Freihafen" nicht einheitlich gebraucht. Im Bundesrats-Beschluß vom 15. Nov. 1888, § 546 der Protokolle, wird von den hamburgischen "Freihafengebieten" und den "Zollausschlußgebieten" von Bremerhaven und Geestemünde gesprochen. Ähnlich wird im Bundesrats-Beschluß vom 24. Oktober 1889, § 466 der Protokolle, Cuxhaven als Zollausschluß bezeichnet. Schon wenige Jahre später, im Bundesrats-Beschluß vom 12. Juni 1884, § 435 der Protokolle, heißt es "Freihafengebiet Cuxhaven". In den Ausführungsbestimmungen vom 29. Oktober 1896 (ZBl S. 508) zu dem Gesetz, die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Ausland betreffend, vom 20. Juli 1879 (RGBl S. 261) werden in § 2 Abs. 1 Freihafengebiete und Freibezirke unterschieden, und in § 3 Abs. 1 werden als "Freihafengebiete" Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven und Geestemünde genannt.

besitzen. [1]

Mit dem Anschluß Hamburgs und Bremens begann in Deutschland die Entwicklung des modernen "Freihafens" als eines Gebietes, das sich ausschließlich auf den Hafen bzw. einen Teil des Hafens beschränkte. Bis zu diesem Zeitpunkt war mit "Freihafen" die gesamte Hafenstadt einschließlich der Wohngebiete gemeint. Roghé charakterisierte die veränderte Lage mit folgenden Worten:

> "Das, was am 1. Oktober 1888 in Hamburg und Bremen geschehen ist, kann kurz dahin charakterisiert werden, daß die beiden Städte bis zu jenem Termin Freihäfen waren, jetzt aber jede einen Freihafen haben." [2]

5. Die Entwicklung bis zum 1. Weltkrieg

Nach Bremer Vorbild waren durch entsprechende Bundesratsbeschlüsse verschiedene "Freibezirke" - so wurden sie vom Bundesrat im Gegensatz zu der in § 107 VZG gebrauchten Bezeichnung (freie Niederlageanstalten oder Freilager) genannt - eingerichtet worden, und zwar in Brake (1888), [3] Altona (1894), [4] Neufahrwasser (1895), [5] Stettin (1896), [6] Emden (1901) [7] und Königsberg (1918). [8] Nachdem schon der Freibezirk in Bremen durch Beschluß des Bundesrates vom 14. April 1902 [9] die Eigenschaft eines Zollausschlußgebietes nach § 16 VZG erhalten hatte, wurde auch der Emder Freibezirk derart umgewan-

---

1) Zur Frage der Bezeichnung "Freihafen" siehe auch die Briefe von Senator Dr. Meier vom 11. Juli 1883 und Bürgermeister Gildemeister vom 14. Juni 1884; Staatsarchiv S.s.4.e.

2) Roghé, S. 11.

3) Bundesrats-Beschluß vom 3. Mai 1888, Protokolle § 274.

4) " " " 4. Mai 1894, Protokolle § 266.

5) " " " 24. Oktober 1895, Protokolle § 565.

6) " " " 5. März 1896, Protokolle § 147.

7) " " " 7. Februar 1901, Protokolle § 74.

8) " " " 28. November 1918, Protokolle § 1044.
Dieser Beschluß ist nie verwirklicht worden, vgl. Siegert, § 5 Anm. 3.

9) Bundesrats-Beschluß vom 17. April 1902, Protokolle § 253. Die Umwandlung soll nach Zeisner, S. 53 und 56, im wesentlichen deshalb erfolgt sein, um der praktischen Gleichbehandlung Bremens mit Hamburg auch äußerlich Ausdruck zu geben. Die anderen Freibezirke hätten trotz der gleichen Bezeichnung nicht die gleichen Freiheiten wie Bremen gehabt.

delt (1904). [1] 1910 wurde neben dem sogenannten "alten" Freihafen in Hamburg das Waltershofer Gebiet als Zollausschluß i.S.d. § 16 VZG eingerichtet. [2] Dieses Gebiet stand nicht unter Hamburger Zollhoheit, konnte nicht den Schutz des Art. 34 RVerf für sich beanspruchen und besaß nicht das Industrieprivileg. [3]

6. Freihäfen unter der Geltung der Weimarer Reichsverfassung bis zum Erlaß des Zollgesetzes von 1939

In Art. 328 des Versailler Vertrages [4] war bestimmt worden, daß die in den deutschen Häfen am 1. August 1914 eingerichteten "Freizonen" - damit waren auch die Freibezirke gemeint - bestehen bleiben mußten, ohne jedoch auf ihre rechtliche Qualität oder besonderen Rechte Bezug zu nehmen. Trotzdem brachte die Weimarer Reichsverfassung vom 11. August 1919 [5] wesentliche Änderungen für die Freihäfen gegenüber der vorherigen rechtlichen Lage, wenn auch nicht im Hinblick auf die innere Gestaltung.

Durch Art. 178 Abs. 1 war die Reichsverfassung von 1871 aufgehoben worden, also auch deren Art. 34 mit seinem besonderen Vorrecht für den Hamburger Freihafen und Art. 40, der den Zollvereinigungsvertrag von 1867 aufrechterhalten hatte. Infolge der veränderten verfassungsrechtlichen Lage hatte Hamburg die Zollhoheit über das "alte" Freihafengebiet und das bislang gesicherte Reservatrecht, daß die Freihafenberechtigung nur mit seiner Zustimmung aufgehoben oder eingeschränkt werden konnte, verloren. [6] Unter der Weimarer Verfassung war kein Raum für Reservatrechte irgendeiner Art oder die eigene Zollhoheit eines Landes. Keinesfalls kann nämlich angenommen werden, daß das Reservatrecht seinen Rechtsgrund ausschließlich im Zollanschlußvertrag von 1881 hatte. Vielmehr ist davon auszugehen, daß dieser wegen der durch die Verfassung begrenzten Vertragsgestaltungsmacht des Reiches zumindest inhaltlich durch Art. 34 RVerf 1871 legitimiert war. [7] Da mit Art. 34 auch diese inhaltliche Legiti-

---

1) Bundesrats-Beschluß vom 13. Januar 1904, Protokolle § 811.

2) " " " 16. Juli 1910, Protokolle § 811.

3) Vgl. Bericht der Ausschüsse für Zoll- und Steuerwesen, für Handel und Verkehr und für Rechnungswesen vom 25. Juni 1910, Bundesrats-Drucksache Nr. 126 von 1910, S. 5. Siehe Kühn, Rechtsstellung, S. 11.

4) RGBl 1919, S. 687 ff.

5) RGBl 1919, S. 1383 ff.

6) So Zeisner, S. 40; Kühn, Rechtsstellung, S. 11/12; Ipsen, S. 437; Kaufmann, S. 362.

7) So insbesondere Ipsen, S. 437.

mation entfallen war, konnte der Vertrag wenigstens insoweit keine Bedeutung mehr haben.

Der "alte" Freihafen Hamburg war damit zu einem Zollausschluß i.S.d. § 16 VZG unter der Zollhoheit des Reiches geworden, [1] ohne daß seine anderen im Zollanschlußvertrag enthaltenen Besonderheiten (Industrieprivileg) weggefallen wären; diese hatten keinen verfassungsrechtlichen Charakter und standen daher nicht in Widerspruch zur Weimarer Verfassung. Der oben zitierte Abschnitt des Zollanschlußvertrages "Innerhalb dieses ... Freihafenbezirks ist die Bewegung der Schiffe und Waren von jeder Zollkontrolle befreit und die unbeschränkte Anlegung von industriellen Großbetrieben gestattet" bekam nunmehr eine eigene Bedeutung. Bislang war er nur als Erläuterung der "Freihafenberechtigung", die Hamburg nicht ohne Zustimmung genommen oder eingeschränkt werden konnte, gedacht gewesen, denn da sich die Zollhoheit des Reiches nicht auf den "alten" Freihafen erstreckt hatte, war es selbstverständlich, daß Hamburg dort auf Grund seiner Zollhoheit die zollrechtlichen Befugnisse wahrnahm, Industriebetriebe usw. zulassen konnte. Jetzt aber war auch der "alte" Freihafen nur ein Zollausschluß nach § 16 VZG, der mit den im Zollanschlußvertrag vorgesehenen Rechten ausgestattet war, solange das Reich diese nicht änderte. Dazu war das Reich befugt, da das Reservatrecht "Einschränkung der Freihafenberechtigung nur mit Zustimmung" entfallen war, machte jedoch von dieser Befugnis keinen Gebrauch. [2]

Nach Inkrafttreten der Weimarer Reichsverfassung gab es somit nur noch zwei Arten von Freihäfen im Sinne dieser Untersuchung: die Zollausschlüsse nach § 16 VZG und die Freibezirke (Freilager) nach § 107 VZG. [3] Wohl bestand zwischen ihnen ein theoretischer Unterschied: die Zollausschlüsse waren tatsächlich ausgeschlossen und durch ihre Grenze vom Zollgebiet getrennt, wäh-

---

1) Vgl. Kühn, Rechtsstellung, S. 12; Delius, S. 45/46; Siegert, Zollausschlüsse, S. 395; Kaufmann, S. 362; RFH 16, 108 (114).

2) Vgl. Ipsen, S. 438: der Reichsgesetzgeber habe sich im Wege der Gesetzgebung von den Bindungen des Zollanschlußvertrages lösen können, der für den Inhalt der hamburgischen Freihafenberechtigung maßgeblich geblieben sei, ohne daß hierzu auf Hamburgs Zustimmung in seiner Eigenschaft als Vertragspartner noch angekommen wäre. Ebenso die Begründung zum Zollgesetz von 1961 zu § 62: im alten Freihafen habe - bis zum Inkrafttreten der WRV auf vertraglicher Grundlage, danach auf freiwilliger Souveränitätsbeschränkung des Reiches und jetzt des Bundes - das Vorrecht auf Industriebetriebe bestanden.

3) Siehe Kühn, Freihäfen, S. 45.

rend dies bei den Freibezirken als fiktiven Ausschlüssen nicht der Fall war. Sie befanden sich wie die Niederlagen innerhalb des Zollgebiets. In der Entscheidung des Reichsfinanzhofs vom 10. März 1926 [1] wird die Umgrenzung des Freibezirks Stettin jedoch als "Zollgrenze im Rechtssinne" bezeichnet, so daß Freibezirk und Zollausschluß rechtlich nahezu gleichgestellt waren. [2] Praktische Unterschiede bestanden ohnehin kaum (vgl. auch S. 39).

Allerdings bezeichnete die Verfassung selbst nur die Zollausschlüsse als "Freihäfen", meinte damit aber a l l e Zollausschlüsse in Seehäfen. Das ergibt sich aus dem Verhältnis von Satz 2 zu Satz 1 in Art. 82 Abs. 4 WRV, der lautete:

> "Aus dem Zollgebiete können nach besonderem Erfordernis Teile ausgeschlossen werden. Für Freihäfen kann der Ausschluß nur durch ein verfassungsänderndes Gesetz aufgehoben werden."

Von dem Zollgebiet ausgeschlossene Häfen oder Hafenteile waren also "Freihäfen".

Es ist nicht richtig, wenn häufiger die Meinung vertreten wurde und wird, eigentlich habe es 1919 nur einen Freihafen im Sinne der Verfassung gegeben, nämlich Hamburg. [3] Zunächst einmal ergibt sich aus den Beratungen der Nationalversammlung zu Art. 82 eindeutig, daß neben Hamburg nicht nur Bremen, sondern alle Freihäfen durch den Absatz 4 geschützt werden sollten, [4] zum ande-

---

1) RFH 18, 297.

2) Vgl. Klein, S. 242; Kühn, Freihäfen, S. 45.

3) So z.B. Grau, S. 232; Begründung zum Zollgesetz 1939 zu § 5; Siegert, § 5 Anm. 4; ders., Zollausschlüsse, S. 395.

4) Vgl. Stenographische Berichte der Nationalversammlung 1919 S. 1363. Der Berichterstatter Abg. Dr. Quarck äußerte dort: Sämtliche Freihäfen, nicht bloß Bremen und Hamburg, sollten nur durch verfassungsänderndes Gesetz aufgehoben werden können. - Man ging also offensichtlich davon aus, daß alle Zollausschlüsse in Häfen "Freihäfen" waren. So auch Giese, Art. 82 Anm. 13; Zeisner, S. 25. Auch Bremen wäre nach der in Fußnote 3 zitierten Meinung kein Freihafen im Sinne des Art. 82 gewesen, obwohl es in der Nationalversammlung ausdrücklich als solcher bezeichnet worden ist. - Im übrigen ist unklar, wie die Begründung zum Zollgesetz 1939 aaO und Siegert aaO ihre Meinung, nur Hamburg sei Freihafen im Sinne der Verfassung gewesen, begründen wollen. Die entgegenstehenden Äußerungen in der Nationalversammlung mit deren angeblich mangelnder Sachkunde auf dem Gebiete des Zollwesens abtun zu wollen, erscheint recht dürftig und gewollt. So aber Siegert, Zollausschlüsse, S. 395.

ren hatte der "alte" Freihafen Hamburg durch die Weimarer Verfassung selbst seinen vorherigen Status als "Freihafen" i.S.d. Art. 34 RVerf 1871 außerhalb der Reichszollhoheit verloren und war nur noch ein Zollausschluß nach § 16 VZG. Unverständlich wäre es aber, wenn zollrechtlich gleichwertige Zollausschlüsse in Seehäfen von Art. 82 Abs. 4 WRV verschieden benannt und behandelt werden sollten. [1)]

Die Weimarer Verfassung brachte also für die Freihäfen i.S. des Art. 82 Abs. 4 WRV, d.h. die Zollausschlüsse in Seehäfen, zweierlei mit sich:

(1) Alle Zollausschlüsse in Seehäfen wurden nunmehr in einem wichtigen Gesetz einheitlich als "Freihäfen" bezeichnet. [2)]

(2) Die Lage der Zollausschlüsse mit Ausnahme des "alten" Freihafens Hamburg wurde durch Art. 82 Abs. 4 und das Erfordernis eines verfassungsändernden Gesetzes für ihre Aufhebung verbessert. Für Hamburg ("alter" Freihafen) bedeutete dies allerdings wegen des Wegfalls des Reservatrechts des Art. 34 RVerf 1871 eine gewisse Verschlechterung. [3)]

Nach dem 1. Weltkrieg wurden zwei Zollausschlüsse neu geschaffen: in Flensburg (1919, eröffnet am 17. Juli 1923) [4)] und in Kiel (1922). [5)] Flensburg wurde dabei das Recht zugestanden, neben Betrieben zum Neubau sowie zur Ausrüstung und Ausbesserung von Schiffen auch andere industrielle Betriebe unter den

---

1) Auch Siegert aaO muß bestätigen, daß der "Alte Freihafen" nach Inkrafttreten der Weimarer Reichsverfassung nur noch Zollausschluß i.S.d. § 16 VZG gewesen ist.

2) So ausdrücklich Beschluß des StGH vom 15. Oktober 1927, RGZ 118, Anhang S. 41 (46); vgl. auch RFH 15, 295 (302). - Von Zollausschlüssen als Freihäfen sprachen allerdings auch schon die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz (vom 29. Oktober 1896) die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Ausland betreffend (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1896, S. 508) in § 3 Abs. 1. Entsprechend hatte sich gleichfalls Behr, S. 197, ausgedrückt. Im normalen Sprachgebrauch wurden freilich sogar die Freibezirke als Freihäfen bezeichnet, vgl. z.B. für Stettin: Klein, Der Freibezirk Stettin, in: Deutsche Zollbeamten-Zeitung 1936, S. 241.

3) Scholvien, S. 1501/1502 nimmt an, Art. 82 Abs. 4 WRV sei Bestandteil des Zollanschlußvertrages geworden, dessen Ziff. 1 Nr. 2 insoweit geändert worden sei.

4) Beschluß des Staatenausschusses v. 1. August 1919, § 500 der Protokolle.

5) Gesetz vom 21. Juli 1922, RGBl I S. 671.

Voraussetzungen eines zollfreien Veredelungsverkehrs innerhalb des Zollgebietes einrichten zu können. Durch Beschluß des Reichsrats vom 30. März 1920 [1] wurde diese Vergünstigung auf alle Zollausschlüsse nach § 16 VZG ausgedehnt.

Aus praktischen Gründen entwickelte man darüber hinaus eine neben den Zollausschlüssen und den Freibezirken stehende Einrichtung, für die die Bezeichnung "Freizone" gewählt wurde. Der Anstoß dazu ging von Lübeck aus, das auf das ihm 1868 gewährte Recht, ein Freilager einrichten zu dürfen, zurückkam. Da es aber auf Grund der Verhältnisse seines Hafens nicht in der Lage war, ein abgegrenztes Gebiet entsprechend § 107 VZG und dem damals erlassenen besonderen Regulativ zur Verfügung zu stellen, wurden zunächst in einigen Schuppen "ausländische Waren ohne Zollanmeldung und ohne Zollabfertigung in Zollgewahrsam gehalten". [2] Die endgültige rechtliche Regelung der "Freizone" von Lübeck wurde in der Zollordnung vom 9. Dezember 1930 [3] getroffen.

Nachdem bereits 1932 der Zollausschluß Wesermünde (seit 1924 bildete Geestemünde zusammen mit Lehe die Stadt Wesermünde) aufgehoben worden war, [4] wurde der Flensburger Zollausschluß durch Gesetz der Reichsregierung vom 23. Juni 1933 [5] aufgelöst. Grund für die Aufhebung der beiden Zollausschlußgebiete war ihre geringe wirtschaftliche Bedeutung, die den relativ großen und kostspieligen Aufwand ihrer Umgrenzung und Bewachung nicht mehr rechtfertigen konnten. 1934 wurde in Flensburg eine Freizone nach Lübecker Vorbild eingerichtet. [6]

---

1) § 306 der Protokolle.

2) Siehe Siegert, § 98 Anm. 1; ders., Zollausschlüsse, S. 396.

3) RZBl 1930, S. 513.

4) Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen auf dem Gebiete der Rechtspflege und Verwaltung v. 14. Juni 1932, Erster Teil, Kap. VII, Art. 3, RGBl I S. 285. Diese Verordnung war auf Grund des Art. 48 Abs. 2 WRV ("Notverordnung") erlassen worden, die Aufhebung des Zollausschlusses bedurfte somit nicht des in Art. 82 Abs. 4 WRV vorgeschriebenen Verfahrens.

5) RGBl I, S. 393. Nach dem Gesetz zur Behebung der Not von Volk und Reich vom 24. März 1933 (RGBl I, S. 141) konnte die Aufhebung des Zollausschlusses entgegen Art. 82 Abs. 4 WRV durch von der Reichsregierung beschlossenes Gesetz erfolgen; Art. 2 des Gesetzes ermöglichte ein Abweichen von der Reichsverfassung, und nach Art. 3 fand u. a. Art. 76 WRV, der Verfassungsänderungen betraf, keine Anwendung.

6) Zur Freizone in Flensburg und zu den Gründen für ihre Einrichtung vgl. Thoman, S. 30/31, sowie Bühmann, S. 536.

Die sogenannten "Freizonen" in diesem Sinn können allenfalls als freihafenähnliche Einrichtungen bezeichnet werden, da sie nicht ein Gebiet, sondern lediglich Gebäude umfaßten. [1]

7. Freihäfen nach dem Inkrafttreten des Zollgesetzes von 1939

Durch das Zollgesetz vom 20. März 1939 [2] wurde das Recht der Freihäfen völlig neu geregelt. Zunächst wurde durch § 5 Abs. 1 ihre Bezeichnung eindeutig festgelegt:

> "Zollausschlüsse sind
> 1. die vom Zollgebiet ausgeschlossenen Teile von Seehäfen; sie führen die Bezeichnung Freihäfen,
>
> ..."

Da sich die Freibezirke (eigentlich Freilager) i.S.d. § 107 VZG praktisch von den Zollausschlüssen nach § 16 VZG nicht mehr unterscheiden, war von ihrer Aufnahme in das Zollgesetz von 1939 abgesehen worden. [3] Das neue Zollgesetz kannte nur noch Freihäfen = Zollausschlüsse in Seehäfen und behielt daneben die in den 20er Jahren entwickelten Freizonen bei. Die rechtliche Regelung der Freizonen wurde, wie es ihrem Status entsprach, den öffentlichen Zollagern zugewiesen. Der einzige bis dahin noch bestehende Freibezirk alten Rechts, Stettin, wurde durch § 110 ZG 1939 in einen Zollausschluß umgewandelt. Die anderen Freibezirke hatten schon zuvor zu bestehen aufgehört: Brake 1932, [4] Altona 1932; [5] der Freibezirk Danzig-Neufahrwasser unterlag infolge der politischen Entwicklung nach dem 1. Weltkrieg nicht mehr der deutschen Gesetzgebung.

Das Recht der Freihäfen, das bisher in den einzelnen Zollordnungen verstreut gewesen war, wurde im Zollgesetz und der Allgemeinen Zollordnung allgemein

---

1) Ungenau Thoman, S. 29, der "Freibezirk" in etwa mit "Freizone" gleichsetzen will.

2) RGBl I S. 529.

3) So die Begründung zum Zollgesetz von 1939, zu § 5.

4) Durch Verordnung des Reichsministers der Finanzen vom 24. Dezember 1931, RZBl 1931, S. 396. - Der Schiffsverkehr hatte sich in Brake aus dem Freibezirk vollständig an die Strompier verlagert.

5) Durch § 18 der Zollordnung für die Freizone Altona vom 9. April 1932, RZBl 1932, S. 162. Als Ersatz für den Freibezirk hatte Altona eine Freizone wie Lübeck erhalten, die aber schon 1937 (vgl. RZBl 1937, S. 75) wieder aufgehoben wurde.

geregelt. Lediglich für den Freihafen Hamburg wurden in den §§ 28 Abs. 2, 30 Abs. 2 und 39 Abs. 5 Ausnahmen getroffen, die den bisherigen Rechten aus dem Zollanschlußvertrag entsprachen. [1] § 30 Abs. 2 sicherte für den Alten Freihafen das Industrieprivileg. Damit in unmittelbarem Zusammenhang stand § 28 Abs. 2, der den Verbrauch und Gebrauch von unverzollten Waren gestattete. Schließlich traf § 39 Abs. 5 eine besondere Regelung hinsichtlich der Zollverwaltung im Freihafen Hamburg. Er bestimmte das Freihafenamt zum Hauptzollamt i.S.d. §§ 27 - 33 und nannte als vorgesetzte Behörde den Reichsstatthalter in Hamburg anstelle des Oberfinanzpräsidenten (vgl. auch § 29 Abs. 3).

Wie sich aus § 1 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 1 ZG ergab, erstreckte sich die Zollhoheit des Reiches auch auf die Freihäfen. Damit war endgültig klargestellt, was unter Geltung des Vereinszollgesetzes bremischerseits in Frage gestellt war und Gegenstand einer Entscheidung des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich geworden war. [2] Die Aufhebung der Freihäfen konnte nunmehr nach § 5 Abs. 2 ZG durch Reichsgesetz erfolgen, im Gegensatz zu Art. 82 Abs. 4 WRV. [3]

Durch Vertrag mit Litauen vom 22. März 1939 [4] wurde die Einrichtung eines neuen Freihafens in Memel vereinbart, und Danzig, das wieder dem deutschen Staatsgebiet einverleibt worden war, erhielt einen Freihafen durch Gesetz vom 12. Juli 1940. [5] Es handelte sich dabei um den bisherigen Freibezirk Neufahrwasser. Die Litauen eingeräumten Rechte wurden durch das Erlöschen dieses Staates 1939 gegenstandslos, und die Stellung des Freihafens Memel bestimmte

---

1) Der Zollanschlußvertrag wurde also nicht weiter geändert bzw. aufgehoben, als dies schon durch die Weimarer Reichsverfassung geschehen war.

2) Beschluß des StGH vom 15. Oktober 1927, RGZ 118, Anhang S. 41 ff., vgl. auch Behr, Freihafenstellung, S. 148 ff. - Unrichtig in der Frage der Zollhoheit über die Freihäfen unter Geltung des ZG 1939, Thoman, S. 123.

3) Scholvien (S. 1502/1503) behauptet, die ausdrückliche Bestimmung des § 5 Abs. 2 habe keine Geltung für den Freihafen Hamburg besessen, da der nationalsozialistische Gesetzgeber durch Beachtung der Sonderrechte Hamburgs (Industrieprivileg) zu erkennen gegeben habe, von der Geltung des Zollanschlußvertrages auszugehen. Inhalt des Vertrages sei aber der Vorbehalt des verfassungsändernden Gesetzes gewesen, vgl. Fußnote 3 S. 48. - Die bloße Beachtung oder Gewährung wirtschaftlicher Rechte wie des Industrieprivilegs läßt jedoch einen solchen Schluß nicht zu.

4) RGBl II, S. 608.

5) RGBl I, S. 992.

sich ausschließlich nach dem Zollgesetz. [1]

Nach dem 2. Weltkrieg befanden sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik sechs Freihäfen, nämlich Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Emden, Hamburg und Kiel. [2] Ihre rechtliche Situation hatte sich nicht geändert, das Zollgesetz von 1939 war weiterhin ihre Grundlage. Das Schicksal der Freihäfen in den polnisch bzw. sowjetisch verwalteten Gebieten (Stettin, Danzig, Memel), insbesondere ob sie nach dem Kriege noch in Betrieb waren, läßt sich nicht feststellen. [3] Auf dem Gebiet der DDR hatte es vor dem Kriege keine Freihäfen gegeben; solche wurden auch nicht später neu errichtet.

8. Freihäfen nach Inkrafttreten des Zollgesetzes von 1961

Im Jahre 1961 trat in der Bundesrepublik ein neues, heute noch geltendes Zollgesetz in Kraft. Es ist dabei beim alten rechtlichen Status der Freihäfen geblieben - sie sind weiterhin vom Zollgebiet ausgeschlossene Teile von Seehäfen (§ 2 Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1). Allerdings hat sich die Terminologie gegenüber dem Zollgesetz von 1939 gewandelt: dort waren die Freihäfen Zollausschlüsse in Seehäfen, heute gehören sie zu den "Zollfreigebieten". Zollausschlüsse sind nach § 2 Abs. 2 S. 2 nur noch deutsche Hoheitsgebiete, die einem ausländischen Zollgebiet angeschlossen sind. Nach dem zuvor geltenden Zollgesetz waren Zollausschlüsse alle Gebietsanteile, die nicht zum Zollgebiet gehörten. [4]

Wie nach dem Zollgesetz von 1939 erstreckt sich auch nach dem Zollgesetz von 1961 die Zollhoheit des Bundes auf die Freihäfen. [5]

Nach § 86 Abs. 1 sind die Freihäfen bestehen geblieben, die beim Inkrafttreten des Gesetzes eingerichtet waren - das sind die oben aufgeführten sechs Freihäfen. Ihr Recht ist einheitlich in den §§ 59 bis 66 ZG und der Allgemeinen Zollordnung geregelt. Die besonderen Vorrechte des Alten Freihafens Hamburg

---

1) Vgl. Siegert, Zollgesetz, § 5 Anm. 3.

2) Der Zollausschluß (bzw. das heutige Zollfreigebiet) in Kiel kann allerdings seit 1935 kaum noch als Freihafen im Sinne dieser Untersuchung angesehen werden (obwohl die Bezeichnung nach deutschem Zollrecht darauf anzuwenden ist), da er seitdem nur noch einen Teil des Schleusengebiets in Holtenau ohne eigentliche Hafenanlagen umfaßt. Es finden sich dort lediglich einige Schiffsausrüstungsfirmen, jedoch keine Umschlagseinrichtungen.

3) Vgl. dazu Thoman, S. 2, Fußnote 2.

4) Vgl. dazu Bail-Schädel-Hutter, § 2 Anm. 3 und 4.

5) Bail-Schädel-Hutter, § 2 Anm. 4.

(Industrie- und Verwendungsprivileg) blieben zunächst bestehen, ohne daß man allerdings bei Aufnahme dieser Rechte in das Zollgesetz von einer Bindung durch den Zollanschlußvertrag ausgegangen wäre. [1] Im übrigen hat sich die innere Ausgestaltung der Freihäfen in ihren Grundzügen auch nach dem neuen Zollgesetz nicht geändert.

Schließlich hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften am 4. März 1969 eine Richtlinie zur Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über Freizonen [2] erlassen, wozu er auf Grund des EWG-Vertrags, insbesondere dessen Art. 100, gehalten war. Unter Freizonen im Sinne dieser Richtlinie fallen auch die deutschen Freihäfen, wie sich aus Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie i.V.m. Ziff. 1 des Anhangs zu Art. 1 Abs. 3 Buchstabe a ergibt.

Die Richtlinie legt die Regeln fest, welche die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Freizonen enthalten müssen. Ihr Anwendungsbereich wird in Art. 1 Abs. 2 u. 3 umschrieben. Dort wird der Begriff der "Freizone" definiert sowie bestimmt, welche zur Zeit in den Mitgliedstaaten bestehenden Einrichtungen als Freizone im Sinne der Richtlinie gelten. Im übrigen umfaßt die Richtlinie vor allem Vorschriften über den Umfang der in einer Freizone zugelassenen Tätigkeiten, insbesondere auch über die Behandlung, Verarbeitung und den Verbrauch von Waren sowie über die beim Überführen von Waren in den freien Verkehr zu beachtenden Grundsätze.

Ihrem Charakter als "Richtlinie" nach Art. 189 Abs. 3 des EWG-Vertrags entsprechend, ist die Freizonen-Richtlinie an die einzelnen Mitgliedstaaten gerichtet. [3] Das bedeutet, daß sie nicht unmittelbar im Durchgriff Gemeinschaftsrecht setzt (so aber eine EWG-Verordnung). [4] Es wird weder das nationale Recht noch die nationale Rechtsetzungskompetenz verdrängt, die Hoheitsgewalt des Einzelstaates also formell nicht beeinträchtigt. Allerdings führt die Richtlinie die gleichsam "schuldrechtliche" Verbindlichkeit (so Ipsen) der Mitgliedstaaten herbei, das von der Richtlinie Gewollte zu verwirklichen, wobei lediglich Form

---

1) Begründung zum Zollgesetz zu § 62. Vgl. Fußnote auf S. 40 und unten S. 65.

2) ABl Nr. L 58 vom 8. März 1969, S. 11 ff.

3) Vgl. zum Folgenden Ipsen, Europäisches Gemeinschaftsrecht, § 21 III.

4) Vgl. zur Verbindlichkeit einer Richtlinie auch das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 6. Oktober 1970 (NJW 1970, 2182), wonach u.U. auch in einer Richtlinie enthaltene Bestimmungen unmittelbare Wirkungen in den Rechtsbeziehungen zwischen dem Adressaten der Richtlinie und Dritten begründen können, so daß sich insbesondere die Angehörigen des Mitgliedstaates, an den sich die Richtlinie wendet, vor ihren Gerichten darauf berufen können.

und Mittel dieser Verwirklichung den Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Die Verbindlichkeit zur Zielverwirklichung wird durch die "innerstaatlichen Stellen" i.S.d.Art. 189 Abs. 3 EWG-Vertrag erfüllt, d.h. es müssen die nach nationalem Verfassungsrecht insoweit befugten Organe tätig werden und solche Mittel und Formen einsetzen, die die Ziele der Richtlinie staatsrechtlich wirksam herbeiführen können.

Die nach diesen Grundsätzen erforderliche Anpassung des deutschen Rechts an die Ziele der Freizonen-Richtlinie erfolgte durch das 12. Gesetz zur Änderung des Zollgesetzes vom 22. Juli 1969. [1)]

Für den Alten Freihafen Hamburg ist in der Richtlinie eine Sonderregelung getroffen, die die Freihafenindustrie weitgehend unberührt läßt. Das Recht zum Verbrauch zollfreier Waren ist allerdings nicht aufrechterhalten worden. § 63 Abs. 4 ZG, in dem dieses Recht des Alten Freihafens Hamburg niedergelegt war, wurde daher auch durch das genannte 12. Gesetz zur Änderung des Zollgesetzes gestrichen. [2)]

Da die übrigen EWG-Mitgliedstaaten in Verfolgung der Freizonen-Richtlinie ihre nationalen Rechtsvorschriften gleichfalls geändert haben, gilt somit innerhalb der Gemeinschaft ein in den Grundzügen einheitliches Recht für die "freien Hafengebiete".

II. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Im geltenden deutschen Zollrecht gibt es nur die auch "Freihafen" genannte Einrichtung als Unterfall der Zollfreigebiete, die die in der Einleitung aufgeführten Voraussetzungen eines Freihafens oder einer Hafenfreizone erfüllt. Die sogenannte "Freizone" des Zollgesetzes von 1939, die schon aufgrund ihrer Beschränkung auf Gebäude nicht als Freihafen anzusehen war, ist unter der Geltung des Zollgesetzes von 1961 zu einer Zollniederlage geworden (§§ 82 Abs. 1, 44 ZG). Damit ist das bisher wegen des Namens "Freizone" mögliche Mißverständnis, auch die "Freizone" sei eine Art Freihafen, ausgeschlossen.

2. Das Recht der deutschen Freihäfen ist im wesentlichen in dem in Einklang mit der EWG-Freizonen-Richtlinie stehenden Zollgesetz vom 14. Juni 1961 und der Allgemeinen Zollordnung vom 29. November 1961 enthalten. Verfassungsrechtliche Bestimmungen über Freihäfen gibt es im Gegensatz zur Weimarer

---

1) BGBl Teil I, S. 879 ff.

2) Vgl. unten unter IV. 4, S. 67.

Verfassung und der Reichsverfassung von 1871 nicht mehr.

(1) Zollgesetz (ZG) vom 14. Juni 1961 (Bundesgesetzblatt Teil I, S. 737).

In § 2 Abs. 1, Abs. 2 Ziff. 3 und Abs. 6 wird "Freihafen" vom Standpunkt des Zollrechts aus definiert. Bestimmungen über die Einrichtung von Freihäfen, ihren Bestand und ihre Grenzen finden sich in § 86.

Der 4. Teil des Zollgesetzes "Sondervorschriften für Teile des Hoheitsgebiets" bringt in Kapitel I (Zollfreigebiete) Abschnitt 1 (Freihäfen) Vorschriften über die materielle Ausgestaltung der Freihäfen.
Ihr Zweck wird in § 59 bestimmt. In den §§ 60 bis 63 folgen Vorschriften über die Statthaftigkeit und den Umfang von Warenhandel, -beförderung und -lagerung sowie über die Be- und Verarbeitung, den Gebrauch und Verbrauch von Waren in den Freihäfen. Die §§ 64 und 65 stellen Beschränkungen für Personen und die Errichtung von Bauten sowie den Grundstücksverkehr auf. § 66 schließlich legt fest, inwieweit die Freihäfen der zollamtlichen Überwachung unterliegen und ermächtigt den Bundesminister der Finanzen, die nähere Ausgestaltung der §§ 59 ff. durch Rechtsverordnung vorzunehmen. In § 53 wird endlich die Veredelung von Waren, die aus dem freien Verkehr des Zollgebiets in den Freihafen ausgeführt und veredelt wieder eingeführt werden sollen, unter gewissen Voraussetzungen erlaubt.

(2) Allgemeine Zollordnung (AZO) vom 29. November 1961 (Bundesgesetzblatt Teil I, S. 1937).

Die Allgemeine Zollordnung enthält - soweit die Freihäfen betroffen sind - nähere Vorschriften zu den §§ 60 und 63, 66 und 53 des Zollgesetzes.
Die §§ 135 bis 137 AZO, die den § 60 ZG erläutern, bestimmen den Umfang und die Zulässigkeit des Handels mit Schiffs- und Reisebedarf sowie mit anderen Waren und die Voraussetzungen für die Beförderung von Waren im Freihafen. § 138 (zu § 61 ZG) gibt nähere Auskunft über Warenlagerung und Umwandlung, während § 139 die Zuständigkeiten für Ausnahmeerlaubnisse im Rahmen der §§ 62 und 63 ZG (Warenbearbeitung und -verarbeitung, Warenverbrauch und -gebrauch) festlegt. § 140 beinhaltet Erläuterungen zur Buchführungspflicht nach § 66 Abs. 1 ZG, und § 141 Vorschriften bezüglich der Umfriedung des Freihafengebietes.

Bewilligung und Durchführung des Freihafenveredelungsverkehrs nach § 53 ZG werden in den §§ 114 und 115 näher geregelt.

Neben dem Zollgesetz und der Allgemeinen Zollordnung enthält auch die

(3) Dienstanweisung zum Zollgesetz und zur Allgemeinen Zollordnung (Zolldienstanweisung)

Bestimmungen über die Freihäfen, die in Abschnitt P "Freihäfen" Einzelheiten über das in gewissen Fällen zu beobachtende Verfahren regeln. Sie sind allerdings nur kurz und nicht von grundsätzlicher Bedeutung.

3. Freihäfen sind vom Zollgebiet ausgeschlossene Teile von Seehäfen, die einem besonderen Zweck zu dienen bestimmt sind:

> "Die Freihäfen dienen dem Umschlag und der Lagerung von Waren für Zwecke des Außenhandels. Sie dienen ferner dem Schiffbau."

(§ 59 Abs. 1 ZG).

Absatz 2 des § 59 ZG schließt andere gewerbliche Tätigkeiten aus, sofern sie nicht ausnahmsweise zugelassen sind.

Die deutschen Freihäfen werden somit grundsätzlich als reine Handelshäfen ohne Industrie verstanden, da Umschlag und Lagerung von Waren Tätigkeiten sind, die primär mit dem Handel zusammenhängen. Eine weitere Beschränkung liegt darin, daß Umschlag und Lagerung der Waren für Zwecke des Außenhandels geschehen müssen. Zwar dient ein Seehafen - und nur solche können nach deutschem Recht Freihäfen sein - fast immer dem Außenhandel, denkbar wäre aber auch ein Seehafen für vorwiegend innerstaatlichen Warenverkehr (etwa auf Grund der geographischen Verhältnisse des betreffenden Staates). Für einen solchen Hafen wäre die Einrichtung eines Freihafens jedoch ohnehin wenig sinnvoll, da ja nur im grenzüberschreitenden Verkehr Zollschulden entstehen können.

Zu den Zwecken des Außenhandels i.S.d. § 59 ZG gehören sowohl Import und Export als auch der Transitverkehr. [1] Die Ausrichtung des Freihafens auf diese drei Tätigkeiten ist nicht neu. Sie werden z.B. schon in der 1890 erschienenen Schrift von Roghé "Rückblick auf den Anschluß Hamburgs und Bremens an das deutsche Zollgebiet" genannt. [2]

Was die industrielle Tätigkeit im Freihafen anbetrifft, so glaubte man früher zum Teil, ein Freihafen habe unbedingt den Zweck, exportorientierte Industrien zu beherbergen, die ihre Rohstoffe zollfrei aus dem Ausland beziehen könnten. Dieser Gedanke wurde vornehmlich im französischen Schrifttum vertreten. Auch heute gibt es noch vereinzelte Stimmen, die die Freihafenqualität an das Bestehen von Industrie knüpfen.

---

1) Vgl. Schwarz-Wockenfoth, § 59 Anm. 1.

2) Roghé, S. 8.

Die deutsche Gesetzgebung hat sich demgegenüber immer grundsätzlich gegen eine derartige Zweckbestimmung der Freihäfen gewandt. So heißt es z.B. in der Begründung zu § 30 des Zollgesetzes von 1939:

> "Dem Wesen der Freihäfen widerspricht es an sich, daß in ihnen gewerbliche Betriebe geführt werden. Am ehesten sind mit diesem Wesen Schiffbau- und -ausrüstungsbetriebe vereinbar."

Dabei ist auch das Zollgesetz von 1961 geblieben, nennt allerdings den Schiffbau ausdrücklich als einen Zweck des Freihafens (§ 59 Abs. 1), nicht nur als eine Tätigkeit, die sich noch gerade mit der Zweckbestimmung eines Freihafens vereinbaren läßt, wie es offenbar das Zollgesetz von 1939 ansieht.

4. Das deutsche Zollgebiet entspricht grundsätzlich dem deutschen Hoheitsgebiet mit den Zollanschlüssen. Vom Zollgebiet ausgeschlossen sind jedoch die Zollausschlüsse und die Zollfreigebiete, also auch die Freihäfen als Unterfall der Zollfreigebiete (§ 2 Abs. 3 Ziff. 3 ZG).

Diese Umschreibung des deutschen Zollgebietes steht im Einklang mit der EWG-Verordnung Nr. 1496/68 über die Bestimmung des Zollgebiets der Gemeinschaft vom 27. September 1968, [1] welche in den Mitgliedstaaten unmittelbar gilt (vgl. Art. 4 der Verordnung). Allerdings wird dort in Art. 1 davon gesprochen, daß das Zollgebiet der Gemeinschaft u.a. die deutschen Gebiete umfaßt, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft gilt, ohne daß die Freihäfen davon ausgenommen werden. Sie liegen also an sich im Zollgebiet der Gemeinschaft. [2]

Art. 4 bestimmt jedoch, daß die Verordnung nicht die Bestimmungen präjudiziert, die mit den für die Freizonen zu erlassenden gemeinschaftlichen Vorschriften im Einklang stehen. Die Vorschriften des deutschen Zollgesetzes stehen nunmehr, nach Abänderung einiger Bestimmungen, in voller Übereinstimmung mit der Richtlinie des Rates zur Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über Freizonen vom 4. März 1969. [3] Demzufolge befinden sich die deutschen Freihäfen, da sie nicht zum deutschen Zollgebiet gehören, auch außerhalb des Zollgebiets der EWG. [4]

Die im Gegensatz zu früher veränderte Terminologie - noch unter Geltung des Zollgesetzes von 1939 waren die Freihäfen sogenannte "Zollausschlüsse" -

---

1) ABl Nr. L 238 vom 28. September 1968.
2) Vgl. Schwarz-Wockenfoth, § 2 Anm. 7 a.
3) ABl Nr. L 58 vom 8. März 1969.
4) Vgl. auch Erlaß des BdF vom 28. Oktober 1968, BZBl 1968, S. 1191.

schließt Mißverständnisse nicht aus. So heißt es in § 2 Abs. 3 ZG: "Zollfreigebiete sind ... vom Zollgebiet ausgeschlossene Teile von Seehäfen (Freihäfen)." Aus dieser Begriffsbestimmung könnte man nun rein sprachlich schließen, es handele sich bei ihnen, da sie ja vom Zollgebiet "ausgeschlossen" sind, um "Zollausschlüsse". Letztere sind nach § 2 Abs. 2 S. 2 ZG aber nur deutsche Hoheitsgebiete, die einem ausländischen Zollgebiet angeschlossen sind. Es ist daher verständlich aber unrichtig, wenn auch im heutigen Sprachgebrauch die Freihäfen vielfach noch in Übereinstimmung mit der früheren Begriffsbestimmung als "Zollausschlüsse" bezeichnet werden.

Nach § 2 Abs. 6 S. 2 ZG ist in den Freihäfen (wie in allen Zollfreigebieten) das Zollrecht nicht wirksam, soweit es daran anknüpft, daß Waren Zollgut sind. Unter Zollgut sind solche Waren zu verstehen, die eingeführt, d.h. in das Zollgebiet verbracht werden (§§ 5 Abs. 1 S. 1, 1 Abs. 2 S. 2 ZG). Daraus folgt, daß Waren, die sich in einem Freihafen befinden oder in einen solchen eingehen, nicht zu gestellen (vgl. § 6 ZG) sind und eine Zollschuld nicht entstehen kann. Zu den vorgeschobenen Abfertigungsstellen siehe unter IV. 1. b).

Gleichzeitig ergibt sich aus dieser Formulierung aber eindeutig, daß das übrige Zollrecht auch in den Freihäfen gilt, diese also keineswegs völlig außerhalb des Geltungsbereichs des Zollgesetzes liegen. Vielmehr steht dem Bund grundsätzlich die Zollhoheit über die Freihäfen zu, die lediglich auf Grund freiwilliger Selbstbeschränkung der Zollhoheit von dem Zollgebiet im Sinne des Gebietes, in dem Zölle erhoben werden, ausgeschlossen sind. [1] Der Ausschluß aus dem Zollgebiet ist mithin nicht gleichbedeutend mit Ausschluß aus dem Zollhoheitsgebiet. Unabhängig von der Formulierung in § 2 Abs. 8 ZG "Zollausland sind alle Gebiete, die weder zum Zollgebiet noch zu den Zollfreigebieten gehören" sind die Freihäfen kein Zollausland. Im Gegenteil, sie sind Einrichtungen, die gerade auf der Zollhoheit des Bundes beruhen, so daß für sie einschränkende Regelungen zulässig sind.

Für den Alten Freihafen Hamburg ist auch schon die Meinung geäußert worden, er sei zwar nicht Zollausland, beruhe aber ebenfalls nicht auf der Zollhoheit des Bundes. Vielmehr sei er eine Rechtsinstitution eigener Art, in der die Hoheitsrechte des Bundes auf vertraglicher Grundlage eingeschränkt seien. Diese Ansicht verkennt jedoch die Änderung der staatsrechtlichen Lage des Alten Freihafens Hamburg auf Grund der Weimarer Reichsverfassung.

Eine der heutigen Regelung entsprechende galt bereits unter dem Zollgesetz von 1939. Dort war nämlich in § 1 Abs. 1 bestimmt, daß sich die Zollhoheit des

---

1) Vgl. Begründung zum Zollgesetz, zu "Freihäfen", BZBl 1962 S. 35 ff. (70). Siehe auch Winter, S. 8/9.

Reiches auf das Hoheitsgebiet des Reiches erstrecke, während § 2 Abs. 1 das Hoheitsgebiet des Reiches als zollrechtlich aus dem Zollinland und den Zollausschlüssen (also auch den Freihäfen - § 5 Abs. 1 Ziff. 1) bestehend definierte. Zur Weimarer Zeit gab es nur vereinzelt Stimmen, die der Meinung waren, die Zollhoheit des Reiches erstrecke sich nicht auf die Freihäfen (insbesondere nicht auf Hamburg und Bremen). [1)]

III. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Nach § 86 Abs. 1 ZG sind die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Zollgesetzes, also am 1. Januar 1962, eingerichteten Freihäfen bestehen geblieben. Die Einrichtung neuer Freihäfen ist nicht ausdrücklich geregelt, sie kann jedoch nur durch Bundesgesetz erfolgen, wie die amtliche Begründung zu § 86 vermerkt (ausschließliche Zuständigkeit des Bundes, Art. 73 Ziff. 5, Art. 105 Abs. 1 GG). Der Bundesrat braucht nicht zuzustimmen.

Die Aufhebung der bereits existierenden wie auch der eventuell neu gegründeten Freihäfen kann gleichfalls allein durch Bundesgesetz geschehen. Entsprechendes gilt für die inhaltliche Änderung der Freihafenbestimmungen, soweit sie gesetzlicher Art sind.

Für den Freihafen Hamburg behauptet man verschiedentlich, daß seine Aufhebung allenfalls durch verfassungsänderndes Gesetz erfolgen könne, da der Zollanschlußvertrag weiter gelte (Art. 123 Abs. 1 GG), also auch das Erfordernis des verfassungsändernden Gesetzes, das Bestandteil dieses Vertrages geworden sei. [2)] Eine solche Lösung, die ohnehin nur für den Alten Freihafen gelten könnte, da sich der Zollanschlußvertrag nur auf ihn bezieht, ist jedoch nicht haltbar. Sie würde i.S. von Art. 123 Abs. 1 "dem Grundgesetz widersprechen", da dieses eine dem Art. 82 Abs. 4 WRV entsprechende Bestimmung nicht aufgenommen hat. Anhaltspunkte dafür, daß Art. 82 Abs. 4 WRV inhaltlich weitergelten solle, sind jedoch nicht ersichtlich. [3)] Dem Bundesgesetzgeber würden mit einer Wei-

---

1) Vgl. den Beschluß des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich vom 15. Oktober 1927, in: RGZ 118, Anhang S. 41 ff.

2) Vgl. Scholvien, in: Hansa 1959, S. 1643.

3) Scholvien aaO macht im übrigen den Fehler, schon die Einschränkung von Rechten aus dem Zollanschlußvertrag von einem verfassungsändernden Gesetz abhängig zu machen. Selbst wenn seine Behauptung, Art. 82 Abs. 4 WRV sei Bestandteil des Vertrages geworden, richtig ist, so darf doch nicht außer Acht gelassen werden, daß Art. 82 Abs. 4 nur die Aufhebung des Ausschlusses aus dem Zollgebiet betrifft, nicht jedoch die inhaltliche Ausgestaltung.

tergeltung Schranken gesetzt, die das Grundgesetz überhaupt nicht vorsieht.

Es ist auch auf andere Weise versucht worden, eine noch weitreichendere Garantie für den Bestand des Hamburger Freihafens oder den Bestand seiner besonderen Rechte (Industrieprivileg, Verwendungsprivileg) zu konstruieren, und zwar unter Berufung auf Art. 28 Abs. 2 S. 1/19 Abs. 2 GG und den Grundsatz der Bundestreue.

Begründet wird diese Meinung damit, der Hafen besitze institutionelle Bedeutung für die Stadt Hamburg, die an dem Schutz des Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG teilhabe; die Freihafenberechtigung ihrerseits gehöre aber zum Wesensgehalt der Hamburger Hafenverwaltung. Ferner seien dem Bund seine Befugnisse nur zum Wohl des Ganzen zugemessen, und für Bund und Länder sei das Maß, in dem sie von formal bestehenden Kompetenzen Gebrauch machen könnten, durch gegenseitige Rücksichtnahme bestimmt. Dieser Grundsatz der Bundestreue sei insofern zu beachten, als "Hamburgs Freihafenberechtigung nach den bisher stets respektierten Prinzipien des Zollanschlußvertrages einen wesentlichen Faktor darstellt, um seine Leistungsfähigkeit der ihm anerkanntermaßen obliegenden Aufgaben i.S.d. Art. 29 Abs. 1 GG zu erhalten." [1] Die Meinung wird fortgeführt mit der These, der Bund sei jedem einzelnen Land gegenüber insoweit an die Maßstäbe gebunden, die Art. 29 Abs. 1 GG für eine Neugliederung des Bundesgebiets aufstelle, als durch gesetzgeberische Maßnahmen die Existenzgrundlage des Landes betroffen werde. Das aber sei der Fall, wenn Hamburgs Freihafen aufgehoben oder in seinen Rechten beschränkt werde. [2]

Grundlage der Meinung, die dem Bundesgesetzgeber gewisse Schranken in bezug auf die Aufhebung und inhaltliche Änderung der Freihafenberechtigung Hamburgs auferlegen will, sind somit zwei Behauptungen:

(1) der Freihafen gehöre zum Wesensgehalt des Selbstverwaltungsrechts Hamburgs,

(2) eine Aufhebung des Freihafens widerspreche der durch den Grundsatz der Bundestreue gebotenen gegenseitigen Rücksichtnahme und entziehe Hamburg die Existenzgrundlage.

Zu (1): Zwar verbietet Art. 28 Abs. 2 GG, daß der Wesensgehalt des Rechtes Hamburgs, "alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln", angetastet wird. Es besteht daher kein Zweifel an einem Verstoß gegen das Grundgesetz, wenn man Hamburg das Recht, über seinen Hafen zu bestimmen, nehmen würde. Art. 28 Abs. 2 GG

---

1) Ipsen, S. 440.

2) Ruscheweyh, in: NJW 1958, S. 778.

enthält aber auch die Einschränkung "im Rahmen der bestehenden Gesetze" - dazu gehört insbesondere das Grundgesetz selbst. Selbst wenn man von dem Freihafen als zum Wesensgehalt des Hamburger Hafens gehörig ausgeht, so ist der zollrechtliche Status des Hafens schlechthin nicht Angelegenheit Hamburgs, sondern des Bundes, d.h. in dieser Hinsicht besteht überhaupt keine Berechtigung Hamburgs im Sinne des Art. 28 Abs. 2 GG, so daß der Wesensgehalt dieses Artikels nicht berührt wird. Umgekehrt wäre das ausschließliche Gesetzgebungsrecht des Bundes in Zollfragen gemäß Art. 73 Ziff. 5/Art. 105 Abs. 1 GG beeinträchtigt, wenn der Freihafen Hamburg nicht angetastet werden dürfte.

Zu (2): Der Grundsatz der Bundestreue gebietet gegenseitige Rücksichtnahme, nicht nur Rücksichtnahme des Bundes auf Hamburger Interessen. Keinesfalls kann daher von vornherein behauptet werden, eine Aufhebung der Freihafenberechtigung sei ein Verstoß gegen die Bundestreue. Es kommt insoweit auf die Umstände an, z.B. welches die konkreten Gründe für die Aufhebung sind, welche Ersatzeinrichtungen zugestanden und welche finanziellen Hilfen für die Übergangszeit gewährt werden. Verschiedentlich wird zwar andeutungsweise behauptet, man würde Hamburg mit einer Aufhebung seiner Freihafenberechtigung die Existenzgrundlage entziehen. [1] Nähere Begründungen werden jedoch nicht gegeben. Derartige Meinungen gab es auch zur Zeit des Zollanschlusses Hamburgs, als befürchtet wurde, der Zollanschluß würde den wirtschaftlichen Niedergang der Stadt bedeuten. Es kann und soll nicht geleugnet werden, daß das Freihafensystem, insbesondere das deutsche, zahlreiche Vorteile mit sich bringt, doch kann davon allein nicht die Existenz eines Welthafens wie Hamburg abhängen. Die Einlagerung von Importwaren, die nicht verzollt werden sollen, müßte dann eben in Zollagern geschehen; eine zollamtliche Abfertigung der Schiffe und andere Formalitäten wären unumgänglich. Das ist ja auch in anderen Häfen notwendig. Zwar ist es einleuchtend, wenn für die Aufhebung des Freihafens eine Vergrößerung des zollverwaltungsmäßigen Aufwandes vorhergesagt wird, [2] doch mit diesem erhöhten Aufwand ließen sich die zuvor durch den Freihafen erfüllten Aufgaben bewältigen. Selbst für die Freihafenindustrie stünden andere zollrechtliche

---

1) Vgl. z.B. die Vorbemerkung der Schriftleitung zu dem Artikel von Scholvien, Hansa 1959, S. 1500: "Der Freihafen Hamburg stellt ... eine Besonderheit dar, ohne die ein so gut funktionierender Hafen wie Hamburg heute nicht mehr denkbar ist." - Dem könnte man entnehmen, daß gut funktionierende Häfen ohne Freihafen nicht möglich sein können, was wohl kaum der Wirklichkeit entspricht.

2) Vgl. Deneffe, Die Berechtigung und Zweckmäßigkeit des Hamburger Freihafens für Wirtschaft und Verwaltung, Vortrag vom 28. April 1966.

Institutionen zur Verfügung (Veredelungsverkehr usw.).

Damit soll nichts über die Zweckmäßigkeit und den Sinn eines solchen Schrittes gesagt sein, sondern nur über seine rechtliche Möglichkeit, insbesondere, ob eine Aufhebung derart schwerwiegend wäre, daß sie gegen den Grundsatz der Bundestreue verstoßen würde. Zur Zweckmäßigkeit sei hier nur so viel bemerkt, daß es unverständlich wäre, wenn ein in langen Jahren gewachsenes und bewährtes System aufgehoben würde, um es durch ein anderes, allenfalls ebenso gutes, aber nicht erprobt besseres, zu ersetzen.

Als Ergebnis ist somit festzuhalten, daß der Hamburger Freihafen zur Disposition des Bundesgesetzgebers steht.

Auch für den Bremer Freihafen hat man mit der obigen Begründung versucht, eine Bestandsgarantie zu erklären. [1] Dies ist jedoch wie bei Hamburg als unzutreffend abzulehnen.

Es ist also die Regelung des Zollgesetzes von 1939 beibehalten worden, das zur Bildung neuer und zur Aufhebung bestehender Freihäfen ein Reichsgesetz vorschrieb (§ 5 Abs. 2 S. 1 ZG 1939). Bis 1939 war an sich gemäß Art. 82 Abs. 4 WRV zur Aufhebung eines Freihafens ein verfassungsänderndes Gesetz erforderlich. Dies galt, entgegen einer verbreiteten Ansicht, für alle Freihäfen (= Zollausschlüsse nach § 16 VZG), nicht nur für den Alten Freihafen Hamburg (vgl. oben S. 35 f.). Daß die Zollausschlüsse Wesermünde und Flensburg durch (Not-) Verordnung des Reichspräsidenten bzw. Gesetz der Reichsregierung aufgehoben wurden, steht dem nicht entgegen (vgl. oben S. 38, Fußnoten 4 und 5).

2. Die Änderung der Grenzen der Freihäfen ist demgegenüber durch Rechtsverordnung möglich. Durch § 86 Abs. 2 ZG ist dem Bundesminister der Finanzen eine dem Art. 80 GG entsprechende Ermächtigung erteilt worden. Allerdings darf eine Grenzänderung nur aus zwei Gründen erfolgen:

(1) zur Anpassung an wirtschaftliche Erfordernisse,
(2) zur Vereinfachung der zollamtlichen Überwachung.

Von dieser Möglichkeit, die Freihafengrenzen durch Verordnung zu ändern, ist häufig Gebrauch gemacht worden. Eine der bedeutsamsten Grenzänderungen der letzten Zeit dehnte das Bremer Freihafengebiet auf das neue Hafenbecken auf dem linken Weserufer aus.

Die Änderung der Freihafengrenzen durch Verordnung darf den wesentlichen Bestand des Freihafens nicht berühren. Damit ist eine Umgehung der Vorschrift, daß ein Freihafen allein durch Gesetz aufgehoben werden darf, ausgeschlossen.

---

1) Nölle, S. 74/75.

Andernfalls hätte der Umfang des Freihafens durch Verordnung so eingeschränkt werden können, daß er seine Lebensfähigkeit verloren hätte, also faktisch doch ohne Gesetz aufgehoben worden wäre. [1]

IV. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Das Einlaufen und Auslaufen der Schiffe in einem deutschen Freihafen ist von sämtlichen zollrechtlichen Formalitäten und Kontrollen befreit. Es ist weder die Abgabe einer allgemeinen Deklaration erforderlich, noch findet eine Eingangs- oder Ausgangsuntersuchung statt.

b) Entsprechend der in § 59 ZG getroffenen Zweckbestimmung dürfen Waren in den Freihäfen ohne jede Beschränkung ein-, aus- und umgeladen werden. Dabei sind keinerlei Formvorschriften oder Überwachungsmaßnahmen zu beachten.

Erst bei dem endgültigen Verbringen von Waren aus dem Freihafen in das Zollgebiet, der Einfuhr also, hat eine Zollabfertigung beim Überschreiten der Freihafengrenze zu erfolgen. Dies kann unter Umständen, insbesondere wenn viele Sendungen gleichzeitig den Freihafen verlassen sollen, zu erheblichen Verzögerungen führen.

Um etwaige Schwierigkeiten bei der notwendigen Überprüfung der Waren, die ja bereits auf das Transportmittel verladen sind, und zeitliche Verzögerungen bei großem Andrang in Spitzenzeiten zu vermeiden, wird in den Bremer und Bremerhavener Freihäfen die Zollabfertigung für das Zollgebiet bestimmter Waren bereits im Freihafen selbst, vor der Verladung auf das Transportmittel, vorgenommen. Die so abgefertigten Waren erhalten einen Begleitschein, mit dem sie ohne weitere Kontrolle den Freihafen verlassen können. Auf diese Weise wird die Zollabfertigung auf das gesamte Freihafengebiet verteilt und ihre ungünstige Konzentrierung auf die wenigen Grenzübergänge ausgeschaltet. [2]

Dieses System wird in Bremen seit Einrichtung des "Freibezirks" im Jahre 1888 gehandhabt. An sich widerspricht es der Stellung des Freihafens als Zollfreigebiet, in dem Waren in der Regel kein Zollgut sind, ihre Abfertigung zum freien Verkehr also eigentlich nicht stattfinden kann (vgl. unter II. 4.). Das Zollge-

---

1) Siehe auch Begründung zum Zollgesetz, BZBl 1962, S. 35 ff., zu § 86.

2) Vgl. zu der vorgeschobenen Abfertigung Dittmar, in: Wirtschafts-Correspondent vom 8. Oktober 1966, S. 18.

setz vom 14. Juni 1961 hat die rechtliche Grundlage zu der einem praktischen Bedürfnis entsprechenden "vorgeschobenen Abfertigung" in § 2 Abs. 7 geschaffen, dessen Satz 1 und 2 lauten:

> "Abfertigungsplätze außerhalb des Zollgebiets, auf denen dazu befugte deutsche ... Zollorgane Amtshandlungen nach deutschem Zollrecht vornehmen, gelten insoweit als deutsches Zollgebiet. Das gleiche gilt für ihre Verbindungswege mit dem Zollgebiet, soweit auf ihnen einzuführende oder auszuführende Waren befördert werden. ..."

Die Vorschrift findet insbesondere auf die Freihäfen Anwendung. § 2 Abs. 6 S. 2 ZG, der die Geltung des Zollrechts in den Zollfreigebieten erläutert, erklärt nämlich den zitierten Absatz 7 ausdrücklich für unberührt.

Nach § 2 Abs. 7 S. 4 ZG sind Zollstellen in den Freihäfen befugt, auf ihren Abfertigungsplätzen Amtshandlungen bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren vorzunehmen. Werden daher Waren an diesen "vorgeschobenen Abfertigungsstellen" gestellt, so gelten sie als über die Zollgrenze eingeführt und werden Zollgut, d.h. die Waren werden als eingeführt fingiert. [1]

Eine entsprechende gesetzliche Regelung gab es in Deutschland schon seit 1934. [2] Im Zollgesetz von 1939 bestimmte § 5 Abs. 3, daß in Zollausschlüsse (= Freihäfen nach damaligem Recht) Zollstellen vorgeschoben werden konnten, für die nach § 1 Abs. 2 S. 1 die "Zollhoheit wirksam wurde."

In Hamburg und den anderen deutschen Freihäfen gibt es das vorgeschobene Abfertigungssystem nicht, [3] vielmehr erfolgt dort die Verzollung an der Freihafengrenze. [4]

c) In einen Freihafen verbrachte Waren können dort zeitlich unbeschränkt

---

1) Vgl. Urteile des Finanzgerichts Bremen vom 11. Oktober 1968 - II 102/68 - in: DVZ vom 17. April 1969, S. 6 und vom 20. Juni 1969 - II 12/69 - in: Die Außenwirtschaft vom 15. Januar 1970, S. 70.

2) Vgl. Art. 1 des Gesetzes zur Änderung des Vereinszollgesetzes vom 26. Juni 1934, RGBl I, S. 515.

3) In Hamburg liegt das u.a. daran, daß im dortigen Freihafen die Landesbehörde "Freihafenamt" einen Teil der Aufgaben der Zollbehörden wahrnimmt. Es wäre finanziell nicht vertretbar und würde zu verwaltungsmäßiger Verwirrung führen, wenn neben dem Freihafenamt - das keine Zollabfertigung vornehmen darf - eine zweite Behörde zollamtliche Aufgaben ausführt.

4) Dazu und zum Bremer System Heimes, in: Seewirtschaft, S. 300/301.

lagern. Dies gilt allerdings nur für solche Waren, die für den Außenhandel bestimmt sind, damit dem Zweck der Freihäfen entsprochen wird. Waren aus dem freien Verkehr des Zollgebiets, die wieder in das Zollgebiet eingeführt werden sollen, können im Freihafen nur auf Grund besonderer Zulassung durch das Hauptzollamt gelagert werden ("Sonderlagerung", § 61 Abs. 2 ZG, § 138 Abs. 2 AZO). [1] Diese Zulassung ist davon abhängig, ob im Freihafen für den Außenhandel vorhandene Anlagen ohne die Lagerung der erwähnten Waren nicht wirtschaftlich ausgenutzt werden können, und der Freihafen durch die Lagerung nicht seinem Zweck entfremdet wird. Die Vorschrift des § 61 Abs. 2 ZG soll verhindern, daß die Sonderlagerungen größeren Umfang annehmen und eine Dauererscheinung werden. [2]

§ 138 Abs. 2 AZO stellt im einzelnen folgende Voraussetzungen für die Zulassung einer Sonderlagerung auf:

(1) Angabe der Beschaffenheit und Menge der Waren, die gelagert werden sollen;

(2) Nennung der Anlagen, die für die Lagerung ausgenutzt werden sollen;

(3) Zeitpunkt der Errichtung dieser Anlagen, und, falls sie nach dem 31. August 1956 geschaffen worden sind, Darlegung, daß dies für den Außenhandel geschehen ist;

(4) Angabe der Gründe und der Zeit, für die es die wirtschaftliche Ausnutzung der Anlagen erfordert, die Lagerung zu bewilligen;

(5) Angabe, ob und gegebenenfalls wie die Waren während der Lagerung behandelt werden sollen.

Betriebe, die sich mit der Lagerung von Waren befassen, unterliegen nach § 66 Abs. 1 ZG einer gewissen zollamtlichen Überwachung und einer Buchführungspflicht (näheres siehe unter V. 2.).

Die Grundsätze des freien Umschlags und der freien Lagerung sind die Grundprivilegien eines Freihafens, die schon immer für die deutschen Freihäfen Geltung hatten. Sie waren bereits in Ziff. 4 des für Bremen maßgeblichen Antrags der Ausschüsse für Zoll- und Steuerwesen, für Handel und Verkehr und für Rechnungswesen vom 4. Juli 1884 [3] ausdrücklich genannt. Gleiches war auch in Abs. 1

---

1) Zur Lagerung solcher Güter unter Geltung des Zollgesetzes von 1939 vgl. Winter, S. 121. Zur Zeit des 2. Weltkrieges wurde die Sonderlagerung durch Verwaltungsverfügung des Reichsministers der Finanzen genehmigt.

2) Siehe Bail-Schädel-Hutter, § 61 Anm. 2.

3) Siehe S. 30.

des § 29 ZG 1939 bestimmt.

2. Handel und Transport

Zwei weitere Grundsätze, die seit jeher in den deutschen Freihäfen gelten, sind die des freien Handels und des freien Transports von Waren innerhalb des Freihafengebiets. [1] Im vorhergehenden Zollgesetz von 1939 waren diese Grundsätze noch nicht ausdrücklich aufgeführt, obwohl auch sie schon wirksam waren.

a) Unter den unbeschränkten Handel fällt nur der Handel mit solchen Waren, die ein- oder ausgeführt werden sollen bzw. die im Durchfuhrverkehr in einen Freihafen kommen.

Nicht gemeint ist der Handel mit Schiffs- und Reisebedarf, der ja mit dem Zweck der Freihäfen, dem Außenhandel zu dienen, allenfalls mittelbar verbunden ist. Dieser Handel ist daher gewissen Beschränkungen unterworfen und bedarf einer Erlaubnis des Hauptzollamts, auf die es keinen Rechtsanspruch gibt. Bei der Erteilung der Erlaubnis ist die Sicherheit der Zollbelange zu berücksichtigen (§ 60 Abs. 2 ZG, § 135 AZO).

Für den Kleinhandel gelten auf Grund des § 60 Abs. 3 Ziff. 3 ZG i.V.m. § 136 AZO ebenfalls Beschränkungen; er kann sogar ganz verboten werden.

Wie die Lagerung unterliegt auch der Handel mit Waren nach § 66 Abs. 1 ZG einer gewissen zollamtlichen Überwachung und Buchführungspflicht (Näheres siehe IV. 5.b), S. 68).

b) Der Transport von Waren innerhalb eines Freihafengebietes ist unbeschränkt zulässig. Allerdings verlangt § 60 Abs. 3 Ziff. 4 ZG i.V.m. § 137 AZO, daß die Waren von Belegen begleitet sind, aus denen sich Herkunft und Bestimmung ergeben.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) Grundsätzlich dürfen in einem Freihafen alle Waren den handelsüblichen Behandlungen unterzogen werden. Was darunter zu verstehen ist, ist dem von den EWG-Mitgliedstaaten zu beachtenden Art. 3 b) der Freizonen-Richtlinie vom 4. März 1969 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Unterabs. 1 der Richtlinie des Rates über Zollager zu entnehmen: Behandlungen, die der Erhaltung der Ware oder

1) Vgl. Schwarz-Wockenfoth, § 60 Anm. 1.

der Verbesserung ihrer Aufmachung oder Handelsgüte dienen. Nach Art. 9 Abs.1 Unterabs. 2 der Zollager-Richtlinie [1] hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften am 21. Juni 1971 eine Richtlinie [2] erlassen, welche eine Liste der von Unterabsatz 1 umfaßten "üblichen Behandlungen" enthält.

Als "übliche", also allgemein zulässige Behandlungen gelten danach: [3]

(1) Prüfung, Bestandsaufnahme und Entnahme von Proben;
(2) Ausbesserung nach Transport- oder Lagerschäden, sofern es sich um einfache Maßnahmen handelt;
(3) Reinigen;
(4) Ausscheiden beschädigter Teile;
(5) Aussortieren, Sieben, Sichten,mechanisches Klären, Filtern, Umpflanzen, Umfüllen oder entsprechende einfache Behandlungen;
(6) Anbringen von Warenzeichen, Stempeln, Etiketten oder anderen gleichartigen Unterscheidungszeichen auf den Waren oder auf ihrer Verpackung, sofern dadurch nicht der Eindruck entsteht, daß die Waren einen anderen als den tatsächlichen Ursprung haben;
(7) Änderung der Warenzeichen und Nummern von Packstücken, sofern dadurch nicht der Eindruck entsteht, daß die Waren einen anderen als den tatsächlichen Ursprung haben;
(8) Verpacken, Auspacken, Umpacken, Ausbessern von Verpackungen, Umfüllen oder einfache Neuaufmachung in anderen Behältnissen;
(9) Befestigen der Waren auf Unterlagen zum Zweck der Aufmachung;
(10) einfache Sortier- und Einteilungsmaßnahmen;
(11) Untersuchen, Prüfen, Erproben und Maßnahmen zur Inbetriebsetzung von Maschinen, Apparaten und Fahrzeugen, sofern es sich um einfache Maßnahmen handelt;
(12) Vermischung von anderen Waren als Likören, Branntweinen, Weinen und alkoholischen Getränken, sofern es sich um einfache Maßnahmen handelt;
(13) Vermischung von Likören untereinander;
(14) Vermischung von Branntweinen untereinander;
(15) Verschneiden von Weinen und andere übliche önologische Verfahren;

---

1) Vom 4. März 1969, ABl Nr. L 58 vom 8. März 1969, S. 7 ff.
2) ABl Nr. L 143 vom 29. Juni 1971, S. 28 ff. Auch diese Richtlinie ist wie die Freizonen-Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet, so daß sie der Umsetzung in innerstaatliches Recht bedurfte. Dies geschah für Deutschland durch das 14. Änderungsgesetz zum Zollgesetz vom 3. August 1973 (BGBl 1973, Teil I S. 933 ff.).
3) Vgl. Art. 1 der Richtlinie vom 21. Juni 1971.

(16) Verdünnung von alkoholischen Getränken mit Wasser zur Herabsetzung des Alkoholgehalts;
(17) Wässern, Reinigen und Crouponieren von Häuten;
(18) Zerkleinern getrockneter Hülsenfrüchte;
(19) Teilen von Waren, sofern es sich um einfache Maßnahmen handelt;
(20) alle Behandlungen, die den Zustand der Waren während der Einlagerung erhalten sollen, wie Lüften, Trocknen, auch unter Verwendung künstlich erzeugter Hitze, Kühlen und Einfrieren, Zusatz von Konservierungsmitteln, Ausräuchern und Schwefeln (zur Schädlingsbekämpfung), Abschmieren, Auftragen von Rostschutzmitteln, Anbringen einer Schutzschicht für die Beförderung.

Die in dieser Liste aufgeführten "üblichen Behandlungen" umfassen auch solche, die nach dem bisherigen § 61 Abs. 1 S. 3 ZG als "weitergehende Lagerbehandlungen" galten und nur in einzelnen Fällen bei wirtschaftlichem Bedürfnis zugelassen werden konnten. [1] Da sie nunmehr auf Grund von Satz 2 des neu gefaßten [2] § 61 Abs. 1 ZG allgemein erlaubt sind, ist gegenüber dem früheren Zustand sogar eine Liberalisierung eingetreten.

Eine weitere Erleichterung sieht Art. 5 der Richtlinie vom 21. Juni 1971 vor, der lautet:

> "Werden Waren in den freien Verkehr übergeführt, an denen in Freizonen übliche Behandlungen vorgenommen wurden, so gelten die Einfuhrzölle, die Abgaben gleicher Wirkung und die Agrarabschöpfungen bei der Einfuhr, wie sie gemäß Artikel 8 der Richtlinie des Rates vom 4. März 1969 zur Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über Freizonen festgelegt wurden.
>
> Hierbei werden jedoch auf Antrag des Anmelders, sofern die genannten üblichen Behandlungen Gegenstand einer gemäß Artikel 3 Absatz 2 erteilten Genehmigung waren, die Beschaffenheit, der Zollwert und die Menge der Waren in dem Zustand berücksichtigt, in dem sie sich vor den genannten Behandlungen befunden haben."

Nach Maßgabe des § 35 Abs. 1 ZG, der im Einklang mit Art. 8 der Freizonen-Richtlinie steht, ergeben sich die Zölle und sonstigen Abgaben für Waren, die

---

1) Satz 3 des § 61 Abs. 1 ZG wurde durch das 12. Gesetz zur Änderung des Zollgesetzes vom 22. Juli 1969 (siehe S. 43 oben) in Anpassung an die Freizonen-Richtlinie gestrichen.

2) Durch das 14. Änderungsgesetz zum ZG vom 3. August 1973 BGBl 1973, Teil I S. 933 ff.

aus einer Freizone in den freien Verkehr übergeführt werden, grundsätzlich nach den zum Zeitpunkt der Überführung geltenden Sätzen [1] sowie nach Beschaffenheit, Zollwert und Menge der Waren zu diesem Zeitpunkt. An sich sind also Waren, die in einem Freihafen behandelt worden sind, auf der Grundlage ihres Zustandes n a c h der Behandlung zu verzollen. Art. 5 der genannten Richtlinie des Rates vom 21. Juni 1971 eröffnet demgegenüber die Möglichkeit, die Waren bei ihrer Abfertigung zum freien Verkehr w a h l w e i s e als Waren vor oder nach der Behandlung anzumelden, so daß eine eventuelle höhere Zollbelastung ("Zollnachteil") als Folge einer Behandlung im Freihafen vermieden werden kann. [2] Soll von der Wahlmöglichkeit Gebrauch gemacht werden, so ist allerdings eine zollamtliche Erfassung und Überwachung der Waren erforderlich. Art. 5 der Richtlinie vom 21. Juni 1971 ist inhaltlich durch Satz 3 des durch das 14. Änderungsgesetz zum Zollgesetz neu gefaßten § 61 ZG in das deutsche Recht aufgenommen worden, der folgendermaßen lautet:

> "Entsteht für die behandelten Waren nach ihrer Einfuhr in das Zollgebiet eine Zollschuld, so sind auf Antrag des Zollbeteiligten abweichend von § 35 Absatz 1 Menge, Beschaffenheit und Zollwert der Waren vor ihrer Behandlung maßgebend, wenn er diese Merkmale vor der Behandlung hat zollamtlich feststellen lassen; hierfür gelten die Vorschriften für die Zollbehandlung von Zollgut sinngemäß."

---

1) Vgl. aber § 62 Abs. 5 ZG.

2) Änderung der Beschaffenheit der Waren durch ihre Behandlung i.S. d. zitierten Art. 5 bedeutet nicht Änderung der tarifmäßigen Beschaffenheit wie zeitweilig vom Bundesfinanzministerium gemeint worden ist. Sinn der Vorschrift ist, Zollnachteile zu vermeiden und ein Abwandern der Behandlungstätigkeiten in Drittländer zu vermeiden. Dann aber kann es auf die tarifmäßige Beschaffenheit nicht ankommen, wie folgendes Beispiel zeigt.

Bei Mischen von Kaffee hatte bisher eine Verzollung der Gesamtmenge des gemischten Kaffees auf der Grundlage der höchsten Normalpreise der Normalpreisliste für die in der Mischung enthaltenen Provenienzen erfolgen müssen, also beim Mischen von

25 % Brasil-Maragogype	(490,-- DM),
50 % gewaschener Ecuador	(436,-- DM),
25 % Nicaragua-Maragogype	(466,-- DM)

auf der Basis von 490,-- DM. Art. 5 mit der Möglichkeit der getrennten Anmeldung der drei Sorten könnte nicht angewandt werden, wenn er nur die Änderung der tarifmäßigen Beschaffenheit erfassen würde: zwar unterscheidet sich die tatsächliche Beschaffenheit gemischten Kaffees von ungemischtem, nicht jedoch die tarifmäßige - es bleibt Rohkaffee. Das Kaffeebeispiel ist aber ein typischer Fall, der von Art. 5 gemeint ist.

Über die allgemein zulässigen Behandlungen hinausgehende Bearbeitungen und Verarbeitungen sind hingegen nur ausnahmsweise gestattet. Dies gilt auch für die grundsätzlich erlaubten Handelsunternehmen. Mit Ausnahme von Schiffbaubetrieben sind daher in den deutschen Freihäfen grundsätzlich keine gewerblichen Betriebe, d.h. warenbe- oder verarbeitende Betriebe, [1] zugelassen. Der Schiffbau, der keinen zollrechtlichen Beschränkungen unterliegt, umfaßt den Neubau und Umbau, das Ausbessern, Ausrüsten und Abwracken von Schiffen, § 62 Abs. 1 ZG.

An der Zulässigkeit dieser Tätigkeiten ist durch die EWG-Richtlinie über Freizonen nichts geändert worden. Es wird darin der Schiffbau zwar nicht ausdrücklich für zulässig erklärt, wohl aber erfüllen die Materialien für den Bau von Wasserfahrzeugen in der Regel die Voraussetzungen der Art. 9 und 10 des EWG-Vertrages, was nach Art. 5 der Freizonen-Richtlinie eine andere als die übliche Behandlung ermöglicht. Diese Materialien sind nämlich nach Titel II Buchstabe A der Einführenden Vorschriften zum Gemeinsamen Zolltarif [2] in den meisten Fällen zollfrei. Nur für die wenigen Fälle des Baus, Abwrackens usw. von Wasserfahrzeugen, die in Titel II Buchstabe A der genannten Einführenden Vorschriften nicht aufgeführt sind, bedarf es gemäß Art. 4 Abs. 2 der Freizonen-Richtlinie der Voraussetzungen für den aktiven Veredelungsverkehr. Diese dürften wohl immer vorliegen.

b) Andere umfassende gewerbliche Betriebe sind auch nicht ausnahmsweise zulässig. Wenn § 62 Abs. 2 ZG davon spricht, daß Waren zu anderen als schiffbaulichen Zwecken nur mit besonderer Zulassung be- und verarbeitet werden dürfen, so betrifft das lediglich einzelne konkrete Vorgänge der Bearbeitung und Verarbeitung. Eine allgemeine Zulassung für einen ganzen Betrieb einer bestimmten Branche ist nicht möglich. Dadurch soll eine zu starke Ausdehnung der warenbe- und verarbeitenden Tätigkeit in den Freihäfen verhindert werden.

Die Zulassungsbedingungen für derartige einzelne Bearbeitungs- und Verarbeitungsvorgänge sind verschieden, je nachdem woher die zu be- bzw. verarbei-

---

1) So Bail-Schädel-Hutter, § 59 Anm. 3; a.A. Schwarz-Wockenfoth, § 59 Anm. 3 ohne Begründung. Von Seiten des Zollrechts besteht jedoch kein Bedürfnis, auch Dienstleistungsbetriebe grundsätzlich aus den Freihäfen fernzuhalten.

2) Verordnung (EWG) Nr. 950/68 des Rates vom 28. Juni 1968 über den Gemeinsamen Zolltarif, ABl Nr. L 172 vom 22. Juli 1968, S. 1.

tenden Waren stammen und wohin sie später gebracht werden sollen. [1]

aa) Werden Waren aus dem freien Verkehr in einen Freihafen verbracht, um dort be- oder verarbeitet und anschließend endgültig exportiert zu werden, ist der Be- oder Verarbeitungsvorgang gemäß § 62 Abs. 2 ZG, § 139 AZO zu genehmigen. Für die Zulassung sind lediglich der Zweck der Freihäfen und die Sicherheit der Zollbelange zu berücksichtigen. Weitere Voraussetzungen erübrigen sich, da die Verarbeitung solcher Waren im Freihafen gegenüber der Verarbeitung im Zollgebiet keine Vorteile bringt (vgl. auch unter IV. 3. c).

bb) Werden die Waren dagegen aus dem Zollausland bezogen, um nach Be- oder Verarbeitung wieder dorthin verbracht zu werden, ist die Zulassung nur unter den Voraussetzungen eines aktiven Veredelungsverkehrs (§ 48 ZG) möglich, § 62 Abs. 2 S. 3 ZG, denn in diesem Falle können durch den zollfreien Bezug von Waren die Wettbewerbsbedingungen zu Lasten der Wirtschaft des Zollgebiets verfälscht werden.

Im einzelnen ist nach § 48 Abs. 1 ZG für die Zulassung erforderlich, daß die Be- oder Verarbeitung für die beteiligten Wirtschaftskreise wesentliche Vorteile erwachsen läßt und Nachteile für durch den Zoll geschützte Wirtschaftszweige nicht zu befürchten sind bzw. die Vorteile gegenüber den Nachteilen so überwiegen, daß die Bewilligung den Vorzug verdient. Diese Voraussetzungen sind nach Art. 5 Abs. 2 der EWG-Richtlinie Nr. 69/73 über den aktiven Veredelungsverkehr [2] gegeben, wenn es sich um Vorgänge handelt, die sich beziehen auf:

(1) Waren, die in Erfüllung eines Lohnveredelungsvertrags mit einer in einem Drittland ansässigen Person veredelt werden sollen,

---

1) Dies läßt sich dem Wortlaut der einschlägigen Bestimmungen nicht ohne weiteres entnehmen, folgt jedoch aus der Systematik des Zollgesetzes: Waren des freien Verkehrs, die nach Be- oder Verarbeitung wieder in das Zollgebiet eingehen sollen, werden ausschließlich durch den Freihafenveredelungsverkehr erfaßt; in § 62 Abs. 2 ZG kann es sich nur um Waren handeln, die für das Ausland bestimmt sind, wie sich aus der Verweisung auf den aktiven Veredelungsverkehr ergibt. In Absatz 2 Satz 3 wird ausdrücklich von Waren aus dem Zollausland gesprochen, infolgedessen müssen in Satz 2 die Waren des freien Verkehrs gemeint sein. Für ausländische Waren, die für das Zollgebiet bestimmt sind, bleibt dann nur die Umwandlung. Vgl. Bail-Schädel-Hutter, § 61 Anm. 4.

2) Vom 4. März 1969, ABl Nr. L 58 vom 8. März 1969, S. 1 ff.

(2) Waren, die in der Gemeinschaft nicht verfügbar sind, entweder weil sie hier nicht oder nicht in ausreichender Menge erzeugt werden oder weil die in der Gemeinschaft ansässigen Lieferanten dem Veredeler solche Waren nicht innerhalb angemessener Frist zur Verfügung stellen können,

(3) Waren, deren Verwendung erforderlich ist, um die Beachtung der Vorschriften zum Schutz des gewerblichen und kommerziellen Eigentums sicherzustellen, oder

(4) Waren, deren Verwendung erforderlich ist, weil die in der Gemeinschaft verfügbaren Waren nicht verwendet werden können, da sie - insbesondere unter Berücksichtigung der Forderungen des Käufers der Veredelungserzeugnisse - nicht die erforderlichen Eigenschaften aufweisen.

cc) Für aus dem Zollausland stammende Waren, die nach Be- oder Verarbeitung im Freihafen in das Zollgebiet verbracht werden sollen, gilt § 61 Abs. 3 ZG (Umwandlung). Könnte eine entsprechende Umwandlung im Zollgebiet bei einer Zollstelle (§ 9 Abs. 3 ZG) durchgeführt werden, so bedarf es dazu im Freihafen keiner besonderen Genehmigung, sondern lediglich der zollamtlichen Überwachung. Hierbei handelt es sich nur um einfache Tätigkeiten. In anderen Fällen bedarf es einer Bewilligung unter den Voraussetzungen des § 54 Abs. 2 ZG:

(1) es muß ein volkswirtschaftliches Bedürfnis für die Umwandlung bestehen und

(2) die ursprüngliche Beschaffenheit der Waren darf nicht wirtschaftlich sinnvoll wiederhergestellt werden können oder Umgehungen von Eingangsabgaben müssen nach der Beschaffenheit der umgewandelten Waren ausgeschlossen sein.

§ 116 AZO erläutert, wann ein volkswirtschaftliches Bedürfnis für die Umwandlung gegeben ist: wenn die Umwandlungsarbeiten sonst im Zollausland ausgeführt würden und ihre Verlagerung in den Freihafen im Interesse der gesamten Volkswirtschaft geboten ist.

Die Behandlung der Umwandlung im Freihafen entspricht somit der im Zollgebiet.

dd) Die Be- und Verarbeitung von Waren aus dem freien Verkehr in einem Freihafen, die danach wieder in das Zollgebiet gebracht werden sollen, kann nur unter den Voraussetzungen des § 53 ZG (Freihafenveredelungsverkehr) zu-

gelassen werden. [1] An sich widerspricht diese Tätigkeit der Zweckbestimmung der Freihäfen, dem Außenhandel zu dienen, so daß an die Bewilligung relativ strenge Maßstäbe gelegt werden.

Nach § 53 ZG kann ein Freihafenveredelungsverkehr lediglich dem Inhaber eines Freihafenbetriebes bewilligt werden. Darunter fallen allerdings nicht nur warenbe- und verarbeitende Betriebe (etwa Werften, die schiffbaufremde Produkte für das Zollgebiet herstellen wollen, um ihre Kapazität voll ausnutzen zu können, oder Betriebe im Alten Freihafen Hamburg), sondern auch Handels- oder Umschlagsbetriebe. Sonst wäre der Freihafenveredelungsverkehr praktisch auf Schiffbaubetriebe und Unternehmen im Alten Freihafen Hamburg beschränkt. Beispiel: Eine Stauerei hat zur Instandsetzung ihrer Betriebsgeräte eine Werkstatt im Freihafen eingerichtet, was ohne weiteres möglich ist. Diese Werkstatt ist durch Reparaturarbeiten für das eigene Unternehmen nicht ausgelastet, möchte daher im Rahmen eines Freihafenveredelungsverkehrs auch außerhalb des Freihafens eingesetzte Geräte reparieren (= bearbeiten).

Voraussetzung für die Bewilligung ist heute nur noch, daß der Freihafen durch den Freihafenveredelungsverkehr nicht seinem Zweck entfremdet wird. Bislang war noch zusätzlich erforderlich, daß es die "wirtschaftliche Ausnutzung der für den Außenhandel geschaffenen Anlagen [2] dieses Betriebes" bedingte, auch für das Zollgebiet zu arbeiten. Diese wirtschaftliche Voraussetzung ist jedoch infolge des Art. 5 der EWG-Freizonen-Richtlinie hinfällig geworden: ein Grund für das sogenannte "Investitionsverbot" bestand nicht mehr, da der zollfreie Gebrauch und Verbrauch von Drittlandswaren im Alten Freihafen Hamburg unzulässig geworden war (vgl. unter IV.4.), mit dem Wegfall dieses Rechts darauf zurückzuführende Wettbewerbsverfälschungen also ausgeschlossen waren. [3]

---

1) Ein ähnlicher Verkehr war den Freihafenbetrieben unter Geltung des Zollgesetzes von 1939 durch Erlaß des Reichsministers der Finanzen auf der Grundlage des damaligen § 13 RAO zugestanden (vgl. Winter, S. 118). Die Gewährung eines passiven Veredelungsverkehrs war nicht möglich, da die Freihäfen nicht mehr als "Zollausland" angesehen wurden. Dieser Billigkeitsregelung wurde 1953 durch den Fortfall des § 13 RAO, der dem Grundgesetz nicht entsprach, die Grundlage entzogen. Auf Grund dessen wurde 1956 dem § 69 des ZG 1939 ein gesetzlicher Zollbefreiungstatbestand angefügt, der den Fall der Verarbeitung von Waren des Zollgebiets für das Zollgebiet regelte (vgl. Schulz-Zimmermann, I 39/3).

2) Das waren nach § 86 Abs. 3 ZG solche Anlagen, die vor dem 1. September 1956 vorhanden waren.

3) Vgl. Vorschriften über die Freihäfen, in: Export-Berater, Oktober 1969, S. 24.

Der Freihafenveredelungsverkehr gleicht insofern dem passiven Veredelungsverkehr, als in den beiden Fällen die Veredelung außerhalb des Zollgebiets vorgenommen wird. Beim Freihafenveredelungsverkehr erfolgt sie allerdings innerhalb der eigenen Volkswirtschaft, nicht im Zollausland.

Die Entstehung des Freihafenveredelungsverkehrs läßt sich bis in die Jahre nach dem 1. Weltkrieg zurückverfolgen. Die als Folge des Krieges entstandenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zwangen die Freihafenbetriebe, sich zum Teil auf die Belieferung des zollinländischen Marktes umzustellen. Dies war seinerzeit durch Gewährung eines passiven Veredelungsverkehrs möglich. Nachdem diese Möglichkeit 1939 durch Inkrafttreten eines neuen Zollgesetzes fortgefallen war - die Freihäfen wurden nicht mehr als "Zollausland" angesehen -, wurde den Freihafenbetrieben ein dem Freihafenveredelungsverkehr ähnlicher Verkehr durch Erlaß des Reichsfinanzministers auf der Grundlage des damaligen § 13 RAO zugestanden.

Wie schon zuvor bemerkt, sind im sogenannten "Alten Freihafen Hamburg" gewerbliche Betriebe unbeschränkt zulässig (§ 62 Abs. 4 ZG). [1] Es handelt sich dabei um eine Ausnahmeregelung für einen Teil des Hamburger Freihafens, die auf den Vertrag zwischen dem Hamburger Staat und dem Deutschen Reich vom 25. Mai 1881 zurückgeht. Dort war das Recht zur Anlegung von industriellen Großbetrieben niedergelegt.

Das "Industrieprivileg" ist Hamburg in der Folgezeit immer belassen worden, obwohl es des öfteren Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen war. Auch die EWG-Freizonen-Richtlinie, die andere als die zuvor erwähnten handelsüblichen Behandlungen nur unter den Regeln des aktiven Veredelungsverkehrs gestattet (Art. 4 Abs. 2), hat dieses Recht Hamburgs zunächst unangetastet gelassen:

> "Abweichend von Absatz 2 Unterabsatz 1 gelten die Veredelungsvorgänge im Gebiet des Alten Freihafens Hamburg keine Voraussetzungen wirtschaftlicher Art."

Allerdings hat sich der Rat das Recht vorbehalten, bei Beeinträchtigung der Wettbewerbsbedingungen in einem bestimmten Wirtschaftssektor durch diese Abweichung auch für den Alten Freihafen Hamburg die Anwendung der für den aktiven

---

1) Aus der Systematik des Zollgesetzes folgt, daß die Sonderstellung Hamburgs nur für solche Betriebe gilt, die ihre Erzeugnisse in das Ausland exportieren wollen. Im übrigen sind auch auf Hamburg die Vorschriften der Umwandlung und des Freihafenveredelungsverkehrs anzuwenden. Hinsichtlich der Be- und Verarbeitung von Waren für das Zollgebiet gelten also für Hamburg keine Besonderheiten gegenüber den anderen Freihäfen.

Veredelungsverkehr vorgesehenen Voraussetzungen wirtschaftlicher Art auf den entsprechenden Wirtschaftssektor anordnen zu können. [1]

In der Vergangenheit wurde das Industrieprivileg vielfach als Kennzeichen des "echten" Freihafens angesehen. Daher war insbesondere Bremen bemüht, das Industrieprivileg auch für seinen Freihafen zu erhalten. Diese Bemühungen blieben jedoch ohne Erfolg. In der Nachkriegszeit hatte Bremen durch Gesetz vom 20. Dezember 1948 [2] den § 30 Abs. 2 S. 1 des Zollgesetzes von 1939 "Die Beschränkung des Abs. 1 S. 2 (die Zulassung schiffbaufremder Betriebe nur unter den Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs) gilt nicht für den alten Freihafen Hamburg" durch den Zusatz ergänzt "und nicht für die bremischen Freihäfen". Diese Änderung des Zollgesetzes war jedoch formell und materiell ungültig und ist auch schließlich durch Art. 4 des 4. Zolländerungsgesetzes vom 10. September 1957 [3] formell wieder außer Kraft gesetzt worden. Das Zollgesetz von 1961 beließ es bei dem alleinigen Vorrecht Hamburgs. In der amtlichen Begründung heißt es zu § 62:

> "Absatz 4 übernimmt die bisherige Vergünstigung für den alten Hamburger Freihafen, weil nach wie vor nicht erwogen werden kann, die dort bestehenden Betriebe zu schließen oder aus dem Freihafen auszusiedeln oder auch nur ihre Tätigkeit im Freihafen einzuschränken. ... Das Grundgesetz zwingt zu der Prüfung, ob diese Vorrechte beibehalten werden können. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der Gleichheitsgrundsatz dadurch nicht verletzt wird. Die Verhältnisse im alten Freihafen Hamburg sind denen in anderen Freihäfen (einschließlich des Freihafens Hamburg-Waltershof) nicht gleich. Das Gebiet ist örtlich begrenzt und kann nicht erweitert werden. In diesem Gebiet hat - bis zum Inkrafttreten der Weimarer Verfassung auf vertraglicher Grundlage, danach auf freiwilliger Souveränitätsbeschränkung des Reiches und jetzt des Bundes - das hier in Betracht kommende Vorrecht seit je bestanden. ... Es sind auch keine wirtschaftlichen Gründe erkennbar, die in den anderen Freihäfen eine Lockerung der dort geltenden Regelung erfordern. Deshalb werden durch die Beibehaltung

---

1) Der EWG-Rat ist nicht durch den Zollanschlußvertrag an der Verabschiedung einer derartigen Einschränkung der Hamburger Rechte gehindert. Art. 234 des EWG-Vertrages, der die von den Mitgliedstaaten vor seinem Inkrafttreten geschlossenen Völkerrechtlichen Verträge von seinem Geltungsbereich ausnimmt, braucht nicht beachtet zu werden, da der Zollanschlußvertrag zwischen Hamburg und dem Deutschen Reich kein völkerrechtlicher Vertrag ist.

2) BremGBl 1948 Nr. 53.

3) BGBl I, S. 1331.

der besonderen Vergünstigungen im alten Hamburger Freihafen ungleiche Verhältnisse verschieden geregelt, was dem Grundgesetz nicht widerspricht." [1]

Aus diesen Ausführungen ist ersichtlich, daß der deutsche Gesetzgeber das Recht auf warenbearbeitende und -verarbeitende Betriebe keineswegs als einem Freihafen notwendig zustehend ansieht. Im Falle Hamburgs ist man offenbar auch nicht von einer vertraglichen Bindung durch den Zollanschlußvertrag von 1881 ausgegangen. Dennoch ist anzunehmen, daß der Vertrag auch nach Inkrafttreten des Grundgesetzes in ähnlichem Umfange von Bedeutung ist wie unter der Weimarer Verfassung (vgl. S. 42), er also weitergilt, soweit er mit dem durch die Weimarer Verfassung geänderten Inhalt nicht dem Grundgesetz widerspricht (Art. 123 GG). Das bedeutet insbesondere ein vertragliches Recht Hamburgs [2] auf das Industrieprivileg, das jedoch durch Bundesgesetz aufgehoben werden kann. Im Verhältnis Bundesrepublik - Hamburg ist nämlich davon auszugehen, daß ein Staatsvertrag zwischen Reich bzw. Bund und einem Land durch Reichs- bzw. Bundesgesetz abänderbar ist, sofern er einen Gegenstand betrifft, der der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Zentralstaates unterliegt. In Zollfragen ist das der Fall (Art. 73 Ziff. 5, Art. 105 Abs. 1 GG). Das Reich hatte zwar auch schon nach der Verfassung von 1871 die ausschließliche Gesetzgebung über das gesamte Zollwesen. Eine Abänderung des Zollanschlußvertrages durch Reichsgesetz konnte damals jedoch nicht erfolgen, da der Alte Freihafen Hamburg bis 1919 nicht der Zollhoheit des Reiches unterstand, dieses dort also keine Gesetzgebungsbefugnisse in Hinblick auf das Zollwesen haben konnte. [3] Das änderte sich mit der Weimarer Verfassung (siehe S. 34).

Die Beibehaltung der Ausnahmeregelung für den Alten Freihafen Hamburg ist also ausschließlich darauf zurückzuführen, daß eine Verlegung der bestehenden Betriebe wirtschaftlich und technisch unvertretbar ist. Ebenso ist es praktisch nicht möglich, den von den Betrieben in Anspruch genommenen Boden dem Zollgebiet unter Beibehaltung des Freihafens im übrigen anzuschließen, da auf diese Weise das Freihafengebiet zu sehr zerrissen würde. Vom zollrechtlichen Standpunkt aus würden jedoch den meisten Freihafenbetrieben weder durch eine tatsächliche noch eine rechtliche Verlegung in das Zollgebiet Nachteile entstehen. Schiffbaubetriebe arbeiten im Zollgebiet ohnehin unter in ihren praktischen Auswirkungen nahezu gleichen Bedingungen; die relativ wenigen anderen Betriebe sind heute nicht mehr in erster Linie Exportbetriebe, die auf die

1) BZBl 1962, S. 71.
2) Vgl. Ipsen, S. 439.
3) Vgl. Beschluß des Staatsgerichtshofs für das Deutsche Reich vom 15. Oktober 1927, Anhang RGZ 118, S. 41 (45).

Verarbeitung ausländischer Materialien zurückgreifen müssen (was Ende des 19. Jahrhunderts der Fall gewesen sein mag [1]). Daß praktische Schwierigkeiten bei einer eventuellen Aufhebung des Rechts Hamburgs auf Betriebe der genannten Art den Ausschlag für dessen Beibehaltung im Zollgesetz von 1961 gegeben haben, folgt auch aus dem dem zitierten Abschnitt der amtlichen Begründung zu § 62 vorangehenden Satz, daß eine Abwanderung der Industrie in die Freihäfen durchaus unerwünscht sei und neue Industrie sich möglichst nicht in Freihäfen ansiedeln sollte.

In neuester Zeit ist kein Interesse Bremens mehr ersichtlich, das Industrieprivileg auch für seine Freihäfen zu bekommen, da es

- an geeigneten Flächen in den Freihäfen mangelt und
- in der Wirtschaft offenbar kein Bedarf für Verarbeitungsbetriebe in den Freihäfen besteht. [2]

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Nur solche Waren dürfen in den Freihäfen uneingeschränkt verbraucht oder gebraucht werden, die dorthin ohne Erlaß, Erstattung oder Vergütung von Zoll ausgeführt worden sind (§ 63 Abs. 1 ZG). Andere Waren dürfen lediglich dann gebraucht oder verbraucht werden, wenn sie bei ihrer Abfertigung zum freien Verkehr im Zollgebiet z o l l f r e i wären oder wenn sie unter den gleichen Voraussetzungen und Bedingungen verwendet werden, unter denen im Zollgebiet Zollgut verwendet werden darf (§ 63 Abs. 2 i.V.m. § 55 ZG). Unter anderem ist dann - wenn überhaupt die materiellen Voraussetzungen gegeben sind - eine zollamtliche Überwachung erforderlich. Allerdings ist nach § 63 Abs. 3 S. 2 ZG eine Ausnahme von dem Verbot des Verbrauchs und Gebrauchs von unverzollten Waren durch die Oberfinanzdirektion möglich (§ 139 Abs. 3 AZO). Voraussetzungen für eine solche Ausnahmegenehmigung sind, daß die Verwendung mit

---

1) Vgl. dazu auch die Begründung des Vorschlags der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Freizonen-Richtlinie des Rates, Anlage II, Bundesrats-Drucksache 229/68, S. 5 sowie die in Art. 4 Abs. 3 2. Unterabsatz dieser Freizonen-Richtlinie getroffene Regelung, auch für Bearbeitungs- und Verarbeitungsbetriebe im Alten Freihafen Hamburg Voraussetzungen wirtschaftlicher Art einführen zu können, wenn diese die Wettbewerbsbedingungen in der Gemeinschaft beeinträchtigten, was etwa durch Änderung von Art und Umfang der betreffenden Tätigkeiten geschehen könnte.

2) Vgl. Akte des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, 800-112-05/3.

dem Zweck der Freihäfen vereinbar ist und durch den Zoll geschützte Wirtschaftskreise nicht benachteiligt werden. Unter Berücksichtigung des Art. 4 Abs. 1 der Freizonenrichtlinie, der die Verwendung von unverzollten Waren auf die Fälle beschränkt, in denen sie auch im übrigen Gebiet des Mitgliedstaates möglich ist (also die in § 63 Abs. 2 ZG genannten Fälle), ist § 63 Abs. 3 S. 2 ZG einschränkend auszulegen.

Aus dem Ausland mitgebrachter unverzollter Schiffsbedarf darf an Bord der im Freihafen liegenden Schiffe ohne zollrechtliche Beschränkung und Überwachung gebraucht oder verbraucht werden, da er gemäß § 24 Abs. 1 Nr. 1 c) ZG i.V. m. § 44 AZO zollfrei ist (§ 63 Abs. 2 ZG). Bei solchem Schiffsbedarf handelt es sich um Waren, die schon in die Verwendung durch ihre Besitzer übergegangen sind und somit nicht mehr am Güterumsatz und der Preisbildung teilnehmen.

Schiffsbedarf, der im Freihafen selbst bezogen ist, darf auf Grund von Ausnahmegenehmigungen der zuständigen Oberfinanzdirektionen gemäß § 63 Abs. 3 S. 2 ZG gebraucht und verbraucht werden.

Im Hamburger "Alten Freihafen" galt bis 1969 neben dem Recht auf unbeschränkte Errichtung von gewerblichen Betrieben das sogenannte "Verwendungsprivileg" - das Recht zum Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren ohne zollrechtliche Beschränkung (§ 63 Abs. 4 ZG). Dieses Recht ist auf Grund von Art. 4 Abs. 1 der EWG-Freizonenrichtlinie entfallen, so daß der Absatz 4 des § 63 ZG durch das 12. Zolländerungsgesetz gestrichen worden ist.

5. Verbote und Beschränkungen; Überwachung der Freihäfen

a) Insbesondere aus Gründen der Zollsicherheit sind in den §§ 64 bis 66 ZG verschiedene Verbote und Beschränkungen niedergelegt. Alle Maßnahmen finden ihre Berechtigung darin, daß sich die Zollhoheit des Bundes auch auf die Freihäfen erstreckt und das Zollrecht in ihnen nur insoweit nicht wirksam ist, als es daran anknüpft, daß Waren Zollgut sind.

Wie schon im Anschlußvertrag mit Hamburg vereinbart, ist auch nach dem jetzt geltenden Zollgesetz das Wohnen in den Freihäfen grundsätzlich nicht gestattet. Lediglich für einzelne Personen, für die eine Wohnung aus beruflichen Gründen unerläßlich ist, kann das Hauptzollamt eine widerrufliche Genehmigung erteilen (vgl. § 64 Abs. 1 ZG).

Nach § 64 Abs. 2 ZG kann bestimmten Personen die Beschäftigung im Freihafen und das Betreten des Freihafens untersagt werden, wenn sie nicht die Gewähr für die Sicherheit der Zollbelange oder für die Beachtung der Verbote und Beschrän-

kungen für den Warenverkehr über die Grenze bieten. In der Begründung zum Zollgesetz heißt es dazu, daß eine großzügige Abfertigung beim Überschreiten der Freihafengrenze nur möglich ist, wenn unzuverlässige Personen ausgeschieden werden können.

Auch das Zustimmungserfordernis für Bauten in den Freihäfen, die von Privatunternehmen errichtet werden sollen, hat seinen Grund in der Wahrung der Zollsicherheit. Sind Bauarbeiten ohne Zustimmung des Hauptzollamtes erfolgt, so kann dieses die Wiederherstellung des früheren Zustandes verlangen. Ausgenommen von der Einholung einer Zustimmung sind Bauten der öffentlichen Hand, also Bauten des Bundes, der Länder und der Gemeinden (§ 65 Abs. 1 ZG).

Die Beschränkung des § 65 Abs. 2 ZG, daß Grundstücke, Wasserflächen und Räume nur dem Zweck der Freihäfen entsprechend genutzt werden dürfen, ergibt sich schon aus § 59 ZG.

Verträge, durch die Grundstücke, Wasserflächen und Räume anderen überlassen werden sollen, bedürfen der Schriftform und müssen die Art der Benutzung regeln. Auch sie müssen vom Hauptzollamt genehmigt werden, sofern es sich nicht um Verträge zur Überlassung an den Bund, die Länder oder die Gemeinden handelt. Im übrigen steht die Erteilung der Zustimmung im Ermessen des Hauptzollamts. Allerdings sind dem Ermessen insoweit Grenzen gesetzt, als die Versagungsgründe in § 65 Abs. 4 aufgeführt sind: Zweckentfremdung der Freihäfen und Gefährdung der Sicherheit der Zollbelange.

b) Der zur Zeit des Vereinszollgesetzes geltende Grundsatz, daß Freihäfen lediglich von außen zu bewachen waren, gilt heute nicht mehr unbeschränkt. In § 66 Abs. 1 ZG ist bestimmt, daß der zollamtlichen Überwachung unterliegt, wer in den Freihäfen Waren lagert, be- oder verarbeitet oder mit Waren handelt. Im wesentlichen besteht die Überwachung darin, daß dieser Personenkreis über Zugang, Abgang und Herkunft der Waren so Buch zu führen hat, daß der Warenbestand jederzeit ersichtlich ist. Die amtliche Begründung zum Zollgesetz führt dazu aus:

> "Wenn die Kontrolle an den Freihafengrenzen, vor allem bei der Ausfuhr, großzügig und schnell gehandhabt werden soll, muß sie durch eine Buchkontrolle und Betriebsaufsicht ergänzt werden."

Wichtig ist eine derartige Buchführung auch, wenn die aus verschiedenen Ländern kommenden Waren unterschiedlicher Zollbelastung unterliegen. Werden diese Waren nämlich im Freihafen behandelt oder bearbeitet, so verlieren die begleitenden Ursprungszeugnisse ihre Beweiskraft. Auf Grund der Bücher und der Betriebskontrolle können neue Zeugnisse ausgestellt werden.

Die Buchführungspflicht ist nicht neu. Sie galt in ähnlicher Form beispielsweise für Bremen seit 1888.

Weitere Überwachungs- und Kontrollbefugnisse der Zollverwaltung ergeben sich aus § 66 Abs. 3 und Abs. 4 ZG in Verbindung mit §§ 193, 202 und 203 der Reichsabgabenordnung (RAO). In § 66 Abs. 3 ZG ist ausdrücklich bestimmt, daß die Verbote, Beschränkungen und Sicherungsmaßnahmen in den Freihäfen der Besteuerung im Sinne der §§ 193 und 202 RAO dienen, und in § 66 Abs. 4 ZG heißt es, daß die Vergünstigungen auf Grund von Zollvorschriften für die Freihäfen Steuervergünstigungen im Sinne des § 203 RAO sind. Die genannten Bestimmungen der Reichsabgabenordnung sind daher unmittelbar anwendbar.

§ 193 RAO ermöglicht die Nachschau bei Personen, Gebäuden, Schiffen usw. und § 202 RAO die Auferlegung eines Erzwingungsgeldes (in Erzwingungshaft umwandelbar) zur Erzwingung der Befolgung von Anordnungen. Die Auferlegung besonderer Bedingungen zur Überwachung kann gemäß § 203 RAO erfolgen. Ferner ist nach dieser Bestimmung die Auferlegung von Sicherungsgeldern bis zu 10.000,-- DM möglich.

In § 66 Abs. 2 ZG ist der Bundesminister der Finanzen ermächtigt, nähere Bestimmungen zur Sicherung der Freihafengrenzen und der in den Freihäfen geltenden Verbote und Beschränkungen zu treffen. Diese Bestimmung war über die allgemeine Ermächtigung des § 78 Abs. 1 Ziff. 3 ZG hinaus erforderlich, da es sich bei den Sicherungsmaßnahmen nicht um Verfahrensvorschriften für die Zollbehandlung handelt. In den gemäß § 66 Abs. 2 ZG erlassenen §§ 140 bis 142 A ZO ist u. a. vorgeschrieben, daß die Freihafenverwaltung den Freihafen in bestimmter Weise zollsicher zu umgrenzen und für ausreichende Beleuchtung zu sorgen hat usw., weiter, daß die Freihafengrenze nur an den vom Hauptzollamt zugelassenen Übergängen und zu den bestimmten Verkehrszeiten überschritten werden darf. Durch die Vorschrift über die zollsichere Umgrenzung ist über die Kostenfrage noch nichts endgültiges bestimmt; dies kann Gegenstand vertraglicher Vereinbarungen sein.

V. Stellung der Freihäfen im Steuerrecht

1. Umsatzsteuerrechtlich

Die deutschen Freihäfen sind umsatzsteuerrechtlich Ausland, im Gegensatz zum Zollrecht, in dem sie eine Stellung zwischen dem Zollausland und dem Zollgebiet einnehmen (vgl. oben S. 47).

Der Umsatzsteuer unterliegen nach § 1 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehr-

wertsteuer) vom 29. Mai 1967: [1]

(1) die Lieferungen und sonstigen Leistungen, die ein Unternehmer im Inland im Rahmen seines Unternehmens ausführt;
(2) der Eigenverbrauch (im Inland);
(3) die Einfuhr von Gegenständen in das Zollgebiet (Einfuhrumsatzsteuer).

Inland im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (UStG) ist aber "das Gebiet des Deutschen Reiches ... mit Ausnahme der ... Zollfreigebiete ... . Ausland ... ist das Gebiet, das danach nicht Inland ist" (§ 3 Abs. 2 UStG).

Wichtig ist die umsatzsteuerrechtliche Auslandsstellung der Freihäfen auch für § 4 Nr. 1 i.V. m. § 6 Abs. 1 UStG, wonach Ausfuhrlieferungen (das sind Lieferungen an einen ausländischen Abnehmer, bei denen der Gegenstand der Lieferung nachweislich in das Ausland gelangt sein muß) umsatzsteuerfrei sind.

Für die Einfuhrumsatzsteuer schreibt § 21 Abs. 2 UStG vor, daß die Vorschriften für Zölle (mit gewissen Ausnahmen) sinngemäß gelten. Daraus folgt, daß auch Waren, die nach Veredelung in einem Freihafenveredelungsverkehr (§ 53 ZG) wieder in das Zollgebiet verbracht werden (vgl. S. 61 ff.), nicht mit der Einfuhrumsatzsteuer belastet sind. Eine Benachteiligung von Betrieben des Zollgebiets - denkbar in dem Fall, daß Waren aus dem Freihafen an nicht zum Vorsteuerabzug Berechtigte im Zollgebiet geliefert werden [2] - wird durch § 3 Abs. 13 UStG verhindert. Nach dieser Bestimmung gelten nämlich in einem Freihafen ausgeführte Lieferungen und Leistungen im Rahmen eines Freihafen-Veredelungsverkehrs oder einer besonders zugelassenen Freihafen-Sonderlagerung (§ 61 Abs. 2 ZG) als im Inland erfolgt. Insoweit wird die Steuerpflicht also in den Freihafen verlegt.

2. Verbrauchssteuerrechtlich

Auch verbrauchssteuerrechtlich sind die Freihäfen Ausland. In den einleitenden Bestimmungen zu den verschiedenen Verbrauchssteuergesetzen wird jeweils bestimmt, daß die Zollfreigebiete nicht zum "Erhebungsgebiet" der Verbrauchssteuern gehören.

Der Verbrauch von Waren, für die die im Erhebungsgebiet zu entrichtenden Verbrauchssteuern nicht gezahlt worden sind, ist jedoch nicht gestattet. Dieses

---

1) BGBl I S. 545.

2) Vgl. Rau-Dürrwächter-Flick-Koch, Anm. 136 zu § 21.

Verbot ist entweder ausdrücklich in den Verbrauchssteuergesetzen ausgesprochen (Tabaksteuergesetz, Mineralölsteuergesetz), ergibt sich aus einer Verweisung auf die Zollgesetzgebung (Kaffee- und Teesteuergesetze) oder ist auf Grund einer Ermächtigung im betreffenden Verbrauchssteuergesetz durch Verordnung des Bundesministers der Finanzen erfolgt (Zuckersteuergesetz, Salzsteuergesetz, Biersteuergesetz usw.).

Für Schiffsbedarf, der unverzollt in den Freihäfen verbraucht werden darf (vgl. S. 66 f.), gelten die Verbote nicht.

VI. Die Verwaltung der Freihäfen

1. Zollrechtliche und außenwirtschaftsrechtliche Verwaltung

Die deutschen Freihäfen stehen nicht außerhalb der Zollhoheit des Bundes. Dieser konnte daher, wie unter IV. und V. dargestellt, die "Freiheit" in den Freihäfen auch im Hinblick auf das Zollrecht beschränken. Nur ein Teil des Zollrechts, das Zollschuldrecht, hat ja in den Freihäfen keine Geltung. Im übrigen unterliegen sie grundsätzlich der Aufsicht durch die Zollverwaltung.

a) Für alle in den §§ 60 bis 65 ZG aufgeführten Erlaubnisse, Zustimmungen und Verbote werden die Hauptzollämter als zuständig genannt. Sie sind im Aufbau der Zollverwaltung, die einen Teil der Bundesfinanzverwaltung darstellt, zusammen mit ihren Dienststellen (Zollämter, Zollkommissariate) und den Zollfahndungsstellen die örtlichen (Bundes-) Behörden. Darüber stehen als Mittelbehörden die Oberfinanzdirektionen, denen als oberste Behörde der Bundesminister der Finanzen übergeordnet ist. [1] Bei den Oberfinanzdirektionen gibt es u.a. eine Zoll- und Verbrauchssteuerabteilung, die die Durchführung aller Aufgaben leitet, für die örtlich die Hauptzollämter und die Zollfahndungsstellen zuständig sind (§ 6 Abs. 1 FVG).

b) Für den Freihafen Hamburg werden auf Grund einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesminister der Finanzen und der Freien und Hansestadt Hamburg vom 29. Dezember 1960/12. Januar 1961 [2] bestimmte Aufgaben der Hauptzollämter von dem "Freihafenamt Hamburg" wahrgenommen. Dieses ist eine Unterabteilung der Abteilung Hafendirektion des Amtes für Hafen,

---

1) Siehe Gesetz über die Finanzverwaltung (FVG) vom 6. September 1950, BGBl S. 448.

2) Bekanntmachung des Bundesministers der Finanzen vom 31. Januar 1961, BAnz Nr. 26 vom 7. Februar 1961, S. 1.

Schiffahrt und Verkehr innerhalb der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, [1] also eine Landesbehörde.

Ausdrückliche Rechtsgrundlage für die Aufgabenübertragung ist der durch Gesetz vom 23. April 1963 [2] eingefügte § 18a FVG. § 18a FVG hat nahezu den gleichen Wortlaut wie die Verwaltungsvereinbarung selbst:

> "Für das Gebiet des Freihafens Hamburg kann der Bundesminister der Finanzen dem Freihafenamt Hamburg aus dem Aufgabenkreis der Hauptzollämter die Aufgabe übertragen, die Einhaltung der besonderen Verbote und Beschränkungen zu überwachen, denen Personen, Waren, Grundstücke, Räume und Wasserflächen nach den Zoll- und Verbrauchssteuerbestimmungen in einem Freihafen unterliegen. Der Zollgrenzdienst und die Steueraufsicht über die zoll- oder steuerbegünstigte Lagerung und Veredelung von Waren dürfen nicht übertragen werden.
>
> Soweit das Freihafenamt die nach Absatz 1 übertragenen Aufgaben wahrnimmt, hat es die Stellung eines Hauptzollamts; es hat insoweit den Weisungen des Bundesministers der Finanzen und der Oberfinanzdirektion Hamburg zu folgen. Diese Behörden sind berechtigt, die Tätigkeit des Freihafenamts auf dem übertragenen Aufgabengebiet zu prüfen. Das Freihafenamt ist im Rahmen der ihm übertragenen Aufgaben zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten. Erzwingungsgelder, Sicherungsgelder und Geldbußen fallen dem Bund zu.
>
> Der Leiter des Freihafenamts wird vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen bestellt, wenn dem Freihafenamt Aufgaben nach Absatz 1 übertragen sind.
> ..."

Neuerdings werden verfassungsrechtliche Bedenken an der Zulässigkeit der genannten Verwaltungsvereinbarung vom 29. Dezember 1960/12. Januar 1961 geäußert, da es sich bei der Übertragung gewisser zollrechtlicher Aufgaben auf die hamburgische Behörde "Freihafenamt" um einen Verstoß gegen Art. 108 Abs. 1 GG ("Zölle ... werden durch Bundesfinanzbehörden verwaltet ...") und somit um unzulässige Mischverwaltung handele. [3] Art. 108 Abs. 1 GG weise die

---

1) Vgl. Hamburger Hafen-Jahrbuch 1969, S. 371/372.

2) Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Finanzverwaltung, der Reichsabgabenordnung und anderer Steuergesetze, BGBl I, S. 197.

3) So Tidick, S. 163 ff.

gesamte Zollverwaltung, nicht nur deren "Kernbereich" (die Berechnung und Erhebung der Zölle), [1] Bundesbehörden zu. Das Grundgesetz sehe keine Möglichkeit vor, die Länder an der Zollverwaltung zu beteiligen. Geschehe dies trotzdem, werde die grundgesetzliche Verwaltungskompetenzverteilung mißachtet. [2]

Es würde den Rahmen dieser Untersuchung sprengen, ausführlich auf die Verfassungsmäßigkeit der Aufgabenübertragung auf das Freihafenamt einzugehen. Einige Bemerkungen sollen jedoch zeigen, daß die Verfassungswidrigkeit keineswegs eindeutig ist, wie Tidick meint.

Dem Freihafenamt sind nur genau bestimmte Teile der zollrechtlichen Freihafenverwaltung übertragen, ohne damit hamburgische Aufgaben zu werden. Nicht übertragen worden ist die gesamte Durchführung des Zollgesetzes innerhalb des Freihafens. Als Landesbehörde hat das Freihafenamt in Ausführung dieser zollrechtlichen Aufgaben die Stellung eines Hauptzollamts, fungiert also wie eine Bundesbehörde. Es ist nicht klar, warum das derart wie eine Bundesbehörde fungierende Freihafenamt nicht unter den Begriff "Bundesfinanzbehörden" im Sinne des Art. 108 Abs. 1 GG fallen kann, so daß die Kompetenzverteilung nicht verletzt wird. Die Beamten des Freihafenamts handeln in den genannten Fällen als Beamte des Bundes, obwohl sie weiterhin Landesbeamte sind; sie werden der Bundeszollverwaltung gleichsam "leihweise" überlassen. Wegen dieser besonderen Stellung des Freihafenamts und seiner Beamten bei Ausführung der übertragenen zollrechtlichen Aufgaben ist es auch richtig, daß sie insoweit unmittelbar den Bundesbehörden unterstehen. Das Freihafenamt wird

---

1) Das Freihafenamt nimmt keine Aufgaben wahr, die zum Kernbereich in diesem Sinne gehören.

2) Tidick scheint zwar in dem angeblichen Verstoß gegen Art. 108 Abs. 1 GG und in der Mischverwaltung zwei Gründe für die Verfassungswidrigkeit der Aufgabenübertragung auf das Freihafenamt zu sehen, doch kann es sich dabei allenfalls um einen Grund handeln: w e i l Art. 108 Abs. 1 GG die Zollverwaltung ausschließlich Bundesbehörden zuweist, insoweit also die Kompetenzverteilung regelt, kann die Beteiligung von Landesbehörden unzulässige Mischverwaltung darstellen. Mischverwaltung ist nicht schlechthin unzulässig, sondern nur dann, wenn sie gegen das zwingende grundgesetzliche Kompetenzverteilungssystem verstößt. Erst am Schluß seiner Ausführungen deutet Tidick die unzulässige Mischverwaltung im Falle des Freihafenamts als Folge des Verstoßes gegen Art. 108 Abs. 1 GG an; S. 170.

eben nicht als Landesbehörde, sondern wie eine Bundesbehörde tätig. [1] Das Grundgesetz läßt zwar Weisungen von Bundesbehörden an Landesbehörden grundsätzlich nicht zu. Gemeint ist dabei jedoch der Fall, daß der Landesbehörde nach dem Grundgesetz die Ausübung der Verwaltung in einem bestimmten Gebiet in eigener Verantwortung zusteht, und sich die Bundesbehörde trotzdem einschaltet. Um ein solches "Einmischen" des Bundes in Landeskompetenzen handelt es sich bei der Weisungsgebundenheit des Freihafenamts in zollrechtlichen Fragen gerade nicht. Im Gegenteil, es würde verfassungswidrig sein, wenn das wie eine Bundesbehörde tätig werdende Freihafenamt Weisung von hamburgischen Behörden entgegennehmen müßte.

Es kann daher von der Verfassungsmäßigkeit der Aufgabenübertragung auf das Freihafenamt ausgegangen werden, da dieses insoweit wie eine Bundesbehörde tätig wird und somit dem normalen Instanzenzug der Zollverwaltung unterliegen muß.

Das Freihafenamt (das unter diesem Namen seit 1920 besteht) läßt sich historisch bis zum Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet zurückverfolgen. Damals standen sämtliche zollrechtlichen Aufgaben im Freihafen Hamburg zu, denn nach dem Zollanschlußvertrag vom 25. Mai 1881 lag die Zollhoheit über das (alte) Freihafengebiet weiter bei Hamburg, und die Zollsicherheit des Freihafens sollte durch Hamburg gewährleistet werden (Ziff. 3 des Vertrages). Im übrigen muß beachtet werden, daß bis 1919 die Erhebung und Verwaltung der Zölle ohnehin den einzelnen Bundesstaaten überlassen war (Art. 36 Abs. 1 RVerf 1871). Eine Zollverwaltung des Hamburger Freihafens durch das Reich kam mithin überhaupt nicht in Betracht, auch nicht in dem erst 1910 gebildeten Teil Waltershof, der der Zollhoheit des Reiches unterstand. Die zollrechtlichen Aufgaben in dem gesamten Freihafen waren zu dieser Zeit dem Deklarationsbüro für indirekte Steuern und Abgaben übertragen. [2]

Die rechtliche Stellung des Hamburger Freihafens änderte sich mit dem Inkrafttreten der Weimarer Verfassung. Die Zollhoheit des Reiches erstreckte sich von diesem Zeitpunkt an auch auf den Alten Freihafen, so daß Zollaufsicht und Zollsicherung insgesamt der Reichszollverwaltung zustanden (vgl. Art. 83 Abs. 1 WRV). Dennoch war auch nach 1919 eine Hamburger Dienststelle, eben das Freihafenamt, für einen Teil der zollrechtlichen Verwaltung des Hamburger

---

1) Darin liegt auch der Unterschied zu der grundgesetzlich vorgesehenen Auftragsverwaltung.

2) Vgl. Siegert, § 39 Anm. 7; Goetze, in: DVZ vom 22. April 1967, S. 7.

Freihafens zuständig. [1]

Durch das Zollgesetz von 1939 erhielt das Freihafenamt schließlich die Stellung eines Hauptzollamts in dem von den §§ 27 bis 33 ZG 1939 gesteckten Rahmen, d.h. es war u.a. nicht für die Zollabfertigung zuständig, durfte keine Zölle erheben und keine Zollauskünfte erteilen (§ 39 Abs. 5 S. 1 ZG 1939). Verschiedentlich wird behauptet, daß diese Bestimmung nicht im Einklang mit Art. 108 Abs. 1 GG stand, da eine Landesbehörde generell zum Hauptzollamt erklärt wurde. [2] Man hielt jedoch die Übertragung der verschiedenen Aufgaben auf Grund des § 16 FVG für möglich, nach dem einzelne Arten von Geschäften den Behörden von Gemeinden und Gemeindebehörden übertragen werden können. [3] [4] Seit 1963 gibt es in dem oben zitierten § 18a FVG eine spezielle Vorschrift.

Eine zweite Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesminister der Finanzen und der Freien und Hansestadt Hamburg, ebenfalls vom 29. Dezember 1960/12. Januar 1961, betrifft im wesentlichen die Übertragung der Befugnis auf das Freihafenamt, Warenverkehrs- und Freiverkehrsbescheinigungen nach den jeweils geltenden EWG-Vorschriften auszustellen. [5]

Weitere Aufgaben erfüllt das Freihafenamt Hamburg auf dem Gebiete des Außenwirtschafts- und Außenhandelsstatistikrechts.

Nach der Verordnung zur Durchführung des Außenwirtschaftsgesetzes (AWV) vom 22. August 1961 in der Fassung vom 20. Dezember 1966 hat jeder Ausführer zur Ausfuhrabfertigung

- der Versandzollstelle (i.d.R. die Zollstelle des Wohnsitzes des Ausführers) Ausfuhrsendungen unter Vorlage der Ausfuhrscheine zu gestellen und

---

1) Siehe Rathjen, in: Deutsche Zollbeamten-Zeitung 1936, S. 310. Überwachungsmaßnahmen in Veredelungs- und Lagerbetrieben (z.B. bei der Veredelung von zollinländischen Waren für das Zollinland - dem heutigen Freihafenveredelungsverkehr - oder der Lagerung von zollinländischen Waren - der heutigen Sonderlagerung) oblagen Beamten des Landesfinanzamts (entspricht der Oberfinanzdirektion), Rathjen, S. 311. Dies gilt auch heute noch (vgl. § 18a FVG und die Vereinbarung vom 29. Dezember/12. Januar 1960/61, BAnz. Nr. 26 vom 7. Februar 1961, S. 1).

2) Vgl. Bail-Schädel-Hutter, Anm. zu § 74 Abs. 1; a.A. Ipsen, S. 433.

3) Vgl. Bail-Schädel-Hutter, Anm. zu § 74 Abs. 1.

4) Die hamburgischen Behörden sind zugleich Landes- und Gemeindebehörden.

5) Zu den Einzelheiten vgl. die Vereinbarung selbst, BAnz Nr. 26 vom 7. Februar 1961, S. 1.

- der Ausgangszollstelle den Ausfuhrschein abzugeben und ihr die Ausfuhrsendung auf Verlangen zu gestellen

(vgl. § 9 AWV).

Als Ausgangszollstelle in diesem Sinne gilt das Freihafenamt (§ 10 Abs. 3 S. 2 AWV).

Von geringerer Bedeutung sind die Befugnisse des Freihafenamts bei der Einfuhr von Waren: hier k a n n gemäß § 27 Abs. 1 AWV der Antrag auf Einfuhrabfertigung (Prüfung der Zulässigkeit der Einfuhr, vgl. § 28 AWV, § 10 AWG) auch beim Freihafenamt gestellt werden, das als die sonst befugte Zollstelle gilt. Der Antrag ist erst zu stellen mit dem Zollantrag auf Abfertigung zum freien Verkehr oder zu einem Zollverkehr, vor der Be- und Verarbeitung der Waren in einem Freihafen sowie bei der Einlagerung in einem Freihafen, dann allerdings nur, wenn die Waren dort überwacht werden können (§ 27 Abs. 3 AWV).

Hierzu ist noch zu bemerken, daß Ausfuhr bzw. Einfuhr nach dem Außenwirtschaftsgesetz das Verbringen von Waren aus dem "Wirtschaftsgebiet" nach fremden Wirtschaftsgebieten ist und umgekehrt (§ 4 AWG). Die Begriffe decken sich also nicht mit Ausfuhr und Einfuhr im Sinne des Zollrechts, da das Zollgebiet nicht dem Wirtschaftsgebiet (das die Freihäfen einschließt) entspricht.

In den anderen Freihäfen übernimmt jeweils die Zollstelle des Freihafens die Aufgaben im Außenwirtschaftsrecht.

Auch die Anmeldungen nach Maßgabe des Gesetzes über die Statistik des grenzüberschreitenden Warenverkehrs (Außenhandelsstatistikgesetz) haben im Freihafen Hamburg beim Freihafenamt zu erfolgen (§§ 24, 27 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Statistik des grenzüberschreitenden Warenverkehrs vom 21. Oktober 1966); sonst sind dazu die Zollbehörden zuständig (mit Einschränkungen für den Freihafen Bremen: dort ist es zum Teil das Statistische Landesamt Bremen, vgl. § 24 Abs. 1 Nr. 1 c AHStatDV).

Im übrigen stellt das Freihafenamt Hamburg - ähnlich wie die noch zu behandelnden Freihafenämter Bremen und Bremerhaven, die allerdings eine völlig andere Stellung haben (vgl. S. 77 f.) - Warenverkehrsbescheinigungen, Ausfuhrbescheinigungen für Erstattungswaren usw. aus. [1)]

c) Entsprechende Regelungen für die Bremer Freihäfen bestehen nicht. Zwar gibt es ein "F r e i h a f e n a m t B r e m e n" und ein "Freihafenamt Bremer-

---

1) Vgl. zu den Aufgaben des Freihafenamts Hamburg Goetze, in: DVZ vom 22. April 1967, S. 7.

haven", doch sind diese weder selbständige Behörden oder Abteilungen von Behörden noch haben sie Aufgaben der Hauptzollämter zu erfüllen.

Ihre Aufgaben ergeben sich aus der an sie gerichteten Anweisung des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr vom 3. April 1970: [1]

> "Ich ermächtige daher das Hafenamt Bremen und das Hansestadt Bremische Amt Bremerhaven unter der Bezeichnung "Freihafenamt Bremen" bzw. "Freihafenamt Bremerhaven" auf Antrag über Tatsachen des Hafenverkehrs auf Grund vorhandener Unterlagen, soweit diese für ausreichend erachtet werden, Bescheinigungen für den internationalen Handelsverkehr auszustellen. ..."

Die Anweisung erfolgte auf Grund von Art. 120 i.V.m. Art. 127 der Bremischen Landesverfassung vom 21. Oktober 1947. [2] Art. 120 bestimmt nämlich, daß die Mitglieder des Senats die Verantwortung für die einzelnen Verwaltungsbehörden und Ämter tragen, während nach Art. 127 die Verwaltungsbehörden und Ämter nach Richtlinien und Weisungen des zuständigen Senators geleitet werden.

Bei den Bescheinigungen, die die Freihafenämter Bremen und Bremerhaven ausstellen, handelt es sich in erster Linie um Transit- und Landungsbescheinigungen. Sie werden nach einer Auskunft der Handelskammer Bremen vom 28. Mai 1969 [3] bei im Freihafen lagernden Waren von einigen Ländern gefordert, die dadurch bestätigt wissen wollen, daß diese Waren bei der Lagerung im Freihafen nicht bearbeitet worden sind.

Bescheinigungen dieser Art werden vom "Freihafenamt Bremen" seit 1926 ausgestellt. Damals war es das Hafenbureau der Deputation für Häfen und Eisenbahnen (das spätere Hafenamt) [4], das dazu ermächtigt worden war, und zwar durch die Bekanntmachungen vom 26. Oktober 1926 [5] und vom 14. Oktober 1930 [6] sowie die Senatsbeschlüsse vom 17. November 1931 und 20. Januar 1932. Bekanntmachungen wie Senatsbeschlüsse waren lediglich Verwaltungsanweisungen, keine Gesetzesvorschriften so daß sie durch die oben zitierte Anweisung des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr aufgehoben werden konnten. Diese neue Anweisung klärte die Rechtsgrundlage für die Bescheinigungen des Freihafenamts Bremen und ermächtigte gleichzeitig das Hansestadt

---

1) Akte des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, 800-010-05/2-1.
2) BremGesBl S. 251.
3) Akte des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, 800-010-05/2-1.
4) Vgl. Nölle, S. 97.
5) BremGesBl S. 336.
6) BremGesBl S. 251.

Bremische Amt Bremerhaven, das bis dahin nicht als "Freihafenamt" tätig werden konnte.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Es gibt in Deutschland keine Seehäfen, die vollständige Freihäfen sind. Vielmehr sind alle Freihäfen Teile eines größeren Hafenkomplexes. Weder vom hafentechnischen noch vom hafenwirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen ist die Verwaltung des Freihafen- und Seezollhafenteiles voneinander getrennt. Es gibt daher auch keine besonderten (privaten oder öffentlichen) Betriebsgesellschaften für die Freihäfen, sondern die Bereiche überschneiden sich.

Die Hafengrundstücke und Kaianlagen befinden sich in den Freihäfen durchweg im Eigentum der betreffenden Stadt bzw. des betreffenden Bundeslandes. [1] Daher wird auch der Ausbau und die Unterhaltung der Häfen entweder von städtischen oder von Landesbehörden vorgenommen.

Die Bewirtschaftung der Freihäfen befindet sich in den beiden bedeutendsten deutschen Freihäfen Hamburg und Bremen, größtenteils in den Händen von privatrechtlich organisierten Gesellschaften, die entweder ganz oder überwiegend in öffentlichem Eigentum stehen. In Hamburg ist dies die Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA), in Bremen die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG). Beide Gesellschaften betreiben allerdings nicht nur Kaischuppen, Speicher und Löschanlagen im Freihafenteil, sondern auch im übrigen Hafengebiet.

a) Hamburg

Die allgemeine Verwaltung des gesamten Hamburger Hafens, also auch des Freihafens, wird im wesentlichen von zwei Abteilungen der Behörde für Wirtschaft und Verkehr [2] wahrgenommen: dem Amt für Hafen, Schiffahrt und Verkehr und dem Amt für Strom- und Hafenbau.

Von den Abteilungen des Amtes für Hafen, Schiffahrt und Verkehr ist insbesondere die Hafendirektion mit der Verwaltung des Hafens betraut. Sie untergliedert sich in vier Unterabteilungen mit folgenden Aufgabenbereichen:

(1) Hafenentwicklung: allgemeine Planung in Zusammenarbeit mit den Hafenbaubehörden und dem Planungsstab des Senats (Entwicklungs- und

---

1) Ausnahme: Freihafen Kiel (Schleusenanlage in Holtenau), der Eigentum des Bundes ist.

2) Zu deren Stellung als "Fachbehörde" vgl. Tidick, S. 149.

Investitionsvorhaben, Hafenorganisation und -struktur), Ansiedlung von Betrieben im Hafengebiet;

(2) Betriebsamt: Schiffserfassung; Festsetzung und Erhebung der Hafengebühren; Betriebs- und Arbeitsorganisation, h.h. insbesondere Koordinierung der verschiedenen hafenwirtschaftlichen Unternehmen und der Gesamthafenbetriebs GmbH, einem besonderen Arbeitgeber für Hafenarbeiter; Hafenschiffahrt;

(3) Oberhafenamt: Nautische Aufsicht, Regelung des Schiffsverkehrs, Anweisung von Liegeplätzen für alle Seeschiffe;

(4) Freihafenamt: vgl. oben unter VII. 1. b).

Das Amt für Strom- und Hafenbau gliedert sich in die Unterabteilungen Strombau, Hafenbau, Maschinenbau und Hafenbahn, wobei sich die jeweiligen Aufgabenbereiche schon aus den Namen ergeben.

Die Verwaltung der Liegenschaften im Hafen, also insbesondere die Überlassung von Grundstücken an Dritte auf privatrechtlicher Grundlage (Erbbaurecht, Miete, Pacht) wird von der Finanzbehörde wahrgenommen, die mit der bei Verhandlungen federführenden Hafendirektion zusammenarbeiten muß. Schwierigkeiten ergeben sich daraus, daß die meisten Hafengrundstücke der HHLA in Pacht überlassen sind, diese mithin notwendig zu beteiligen ist. [1]

Die Bewirtschaftung des Hamburger Freihafens liegt zur Zeit noch in erster Linie in Händen der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA), doch kann sich dies auf Grund der Hafenordnung von 1970 ändern (vgl. unten). Die HHLA ist 1935 aus dem Zusammenschluß der staatlichen Hamburger Kaiverwaltung (seit 1866 bestehend) und der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (gegründet 1885) entstanden. Durch den Pacht- und Überlassungsvertrag vom 29. März 1935 [2] sind ihr die zu der Zeit im hamburgischen Eigentum stehenden Grundstücke, Bauten und Anlagen im Hafen für zunächst vierzig Jahre überlassen worden. Die HHLA ist jedoch befugt, Grundstücke und Anlagen weiter zu verpachten, was in erheblichem Umfang geschehen ist. 1970 bewirtschaftete sie etwa 70 % der Schuppen und etwa 30 % der Lagerhäuser (Speicher) selbst, die übrigen hatte sie Privatfirmen überlassen. [3] Insbesondere einige Schiffahrtsgesellschaften betreiben eigene Umschlags- und Lagereinrichtungen.

---

1) Vgl. Tidick, S. 178/179.

2) Unveröffentlicht.

3) Deutsches Schiffahrt- und Hafen-Jahrbuch 1966, S. 112, und Meyer-Marwitz, S. 200; durch Auskunft der HHLA bestätigt.

Nach dem Pacht- und Überlassungsvertrag hat der Staat weiterhin auf seine Kosten Neubauten und größere Umbauten im Hafen zu erledigen, während die Unterhaltungs- und Betriebskosten bei der HHLA liegen. Zu den in dieser Hinsicht eingetretenen Änderungen durch die Hafenordnung von 1970 vgl. unten.

Zu den Aufgaben der HHLA heißt es in § 2 Abs. 1 ihrer Satzung: [1]

> "Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb eines Kai- und Güterumschlagsgeschäftes im Hafen Hamburg, einschließlich der hiermit in Verbindung stehenden Neben- und Hilfsgeschäfte, insbesondere der Lagerei sowie der Güterwerbung für den Hafen Hamburg."

Der Pacht- und Überlassungsvertrag verpflichtet die HHLA im übrigen zur Durchführung des Hafenbetriebes. Entsprechende Vereinbarungen sind daher in die Unterpachtverträge aufgenommen worden.

Die Aktien der HHLA befinden sich ausschließlich im Eigentum des Hamburger Staates. [2] Sie wurde vielfach als beliehenes öffentliches Unternehmen bezeichnet. Dieser Charakter sollte sich u.a. darin äußern, daß die HHLA eine Kaibetriebsordnung und einen Kaitarif erlassen konnte, ferner zur Einziehung von Gebühren Verwaltungszwang jedoch anwenden durfte. [3] Die genannten Befugnisse sind allerdings mit Inkrafttreten der Hafenordnung von 1970 entfallen. Die HHLA konnte nicht pauschal als beliehenes Unternehmen bezeichnet werden, da ihre Rechtsbeziehungen fast immer im Privatrecht wurzelten. Nur wenige ihrer Aufgaben beruhten auf dem öffentlichen Recht und waren als hoheitliche Befugnisse, mit denen eine Beleihung möglich war, anzusehen.

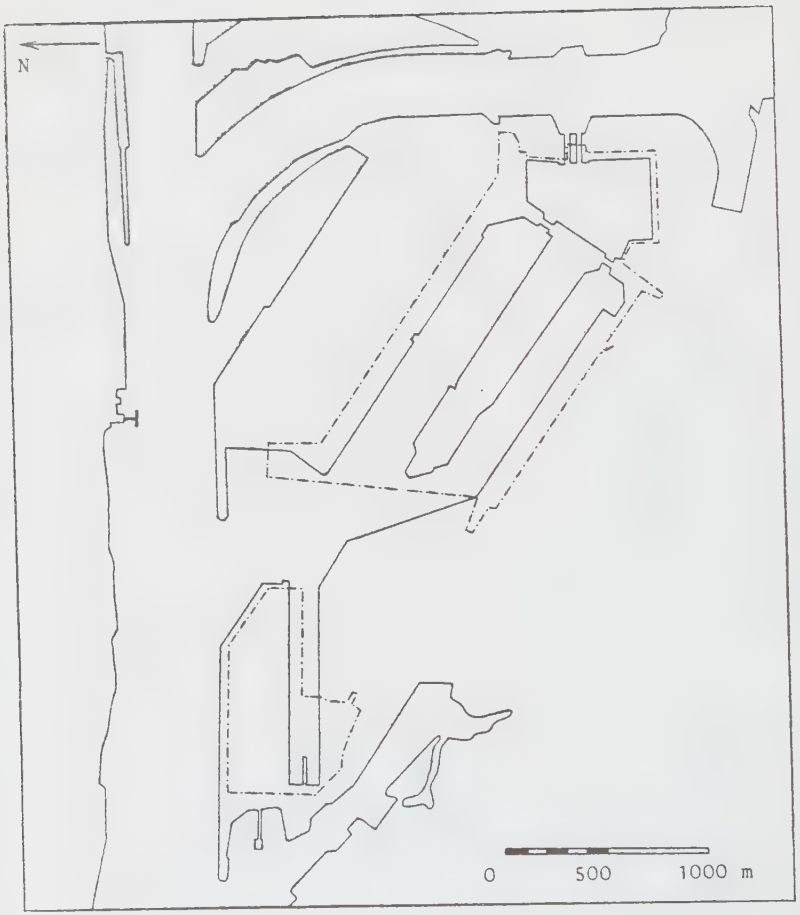
Als Unternehmen in ausschließlich hamburgischem Besitz untersteht die HHLA in bestimmtem Umfang der Aufsicht der Finanzbehörde, die berechtigt ist, Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zu überprüfen. [4]

Mit der neuen Hamburger Hafenordnung, die im Februar 1970 verabschiedet wurde und am 1. Juli 1970 in Kraft trat, ist die beherrschende und bevorzugte Stellung der HHLA zugunsten der Privatwirtschaft [5] wesentlich modifiziert worden. Auch ihr Aufgabenbereich wurde in beträchtlichem Umfange verändert. In Zukunft wird der Hamburger Staat nur noch für die Infrastruktur des Hafens (also die eigentlichen Hafenanlagen) zuständig sein, während die Suprastruktur (Schuppen,

---

1) Vgl. Ipsen, S. 447 Fußnote 63.
2) Seit 1928. Siehe Meyer-Marwitz, S. 147.
3) Vgl. Ipsen, S. 448.
4) Vgl. Tidick, S. 179.
5) Zwar ist auch die HHLA eine Aktiengesellschaft des Privatrechts, steht jedoch ausschließlich im Eigentum des Hamburger Staates.

Freihafen HAMBURG (Deutschland) östlicher Teil



Freihafen HAMBURG (Deutschland) westlicher Teil

Speicher, Umschlagseinrichtungen) in Händen der HHLA und den ihr grundsätzlich gleichgestellten anderen privaten Hafenunternehmen liegen wird.

Die wichtigsten Änderungen, die auf Grund der neuen Hafenordnung eingetreten sind oder eintreten werden, können kurz wie folgt charakterisiert werden: [1]

(1) Alle Kaiumschlagsbetriebe, einschließlich der HHLA, sollen Mieter bzw. Pächter des Hamburger Staates sein. Die Untermiet- bzw. -pachtverträge, die auf der Grundlage des Pacht- und Überlassungsvertrages vom 29. März 1935 abgeschlossen werden, sollen abgelöst werden.

(2) Anstelle der HHLA wird in Zukunft der Hamburger Staat den Kaitarif und die Kaibetriebsordnung festsetzen, und zwar auf Vorschlag der gewerblichen Organisation der Kaiumschlagsunternehmen. Nur in besonderen Fällen wird sie dies aus eigenem Entschluß tun.

(3) Alle Kaiumschlagsbetriebe des Freihafens, also auch die HHLA, erhalten grundsätzlich die gleichen Abfertigungs-, Umschlags- und Lagerrechte.

(4) Die Behörde für Wirtschaft und Verkehr - Amt für Strom- und Hafenbau - soll die Aufgaben beim Betrieb der Hafenbahn übernehmen, die bislang die HHLA gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn wahrgenommen hat.

(5) In Zukunft soll die HHLA ein feststehendes Entgelt für die ihr überlassenen Grundstücke entrichten. Bisher war es so, daß das Entgelt von der Höhe des Überschusses aus der Gewinn- und Verlustrechnung abhängig und daher von Jahr zu Jahr verschieden war. In Anbetracht der wettbewerbsmäßigen Gleichstellung der HHLA mit den anderen Kaiumschlagsbetrieben war die alte Regelung nicht beibehalten worden.

b) Bremen

Die Verwaltung des Bremer Hafens, einschließlich des Freihafens, obliegt dem Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr. [2] Diese Behörde besteht aus vier Abteilungen: Verkehrs- und Rechtsangelegenheiten, Schiffahrtsangelegenheiten, Hafenangelegenheiten und Technische Angelegenheiten. Daneben gibt es vier selbständige Referate, [3] nämlich Allgemeine Verwaltung, Haushalts- und Rechnungsführung, Öffentlichkeitsarbeit und Nautische Angelegenheiten, die wegen ihres verhältnismäßig geringen Umfangs nicht die Qualität von Abteilun-

---

1) Vgl. dazu insbesondere: Kern, in: Der Hafen, Januar/Februar 1970, S. 1 ff.

2) Die Behörde wird insoweit als gemeindliches Organ tätig, da die Häfen im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen, nicht des Landes Bremen stehen.

3) Auch die Abteilungen sind in Referate untergliedert.

gen erhalten haben.

Für den Freihafen ist die Abteilung Schiffahrtsangelegenheiten von besonderer Bedeutung, da zu ihrem Aufgabenbereich Zollfragen gehören: Probleme des Zollgesetzes und seiner Durchführung, Zollangelegenheiten in der EWG, insbesondere unter Berücksichtigung des Freihafenstatus der bremischen Häfen, Änderungen des Freihafengebiets sowie allgemeine Angelegenheiten des Freihafenprivilegs.

Die Abteilung Verkehrs- und Rechtsangelegenheiten ist, soweit die Häfen betroffen sind, mit der Verwaltung der Liegenschaften betraut und führt die Verhandlungen mit dem Bund über die von der Zollverwaltung benötigten Grundstücke. Im übrigen fallen Zollangelegenheiten in den Zuständigkeitsbereich der Schiffahrtsabteilung.

Neben Fragen, die die Hafenbahn betreffen, ist die Abteilung Hafenangelegenheiten vor allem mit Fragen der Sicherheit und Ordnung sowie des Polizeirechts im Hafengebiet, der Bearbeitung der für den Hafen geltenden Rechtsvorschriften (Hafengesetz, Hafenordnung, Polizeiverordnung) und Gebührenangelegenheiten betraut. Ferner ist sie für Fragen des Rechtsverhältnisses zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft zuständig (vgl. unten S. 85).

Die Abteilung Technische Angelegenheiten erfüllt u.a. folgende Aufgaben:

(1) Planung und Bau von Verkehrswegen, Umschlagsanlagen, Hochbauten, Wasserbauten, Bahnanlagen usw. in den bremischen Häfen.

(2) Leitung des technischen Betriebes in den Häfen und der Hafenbahn.

Sie bedient sich dazu des der senatorischen Behörde nachgeordneten Hafenbauamts mit den Abteilungen Allgemeine Verwaltung (u.a. Gebäudeverwaltung), Wasserbau (Planung, Unterhaltung, Erneuerung, Vermessung), Eisenbahn, Maschinen- und Elektroabteilung. Der Leiter des Hafenbauamts ist zugleich Leiter der Abteilung Technische Angelegenheiten.

Die wichtigsten Aufgaben des Referats Nautische Angelegenheiten sind die nautische Beratung bei Planung, Bau und Unterhaltung der Häfen und Wasserstraßen sowie Angelegenheiten der Ordnung und des Schiffsverkehrs in den bremischen Häfen. Wie die Abteilung Technische Angelegenheiten hat es keine eigenen Mitarbeiter, sondern nimmt seine Aufgaben durch eine andere, der senatorischen Behörde nachgeordnete Dienststelle, das Hafenamt, wahr. Darüber hinaus ist das Hafenamt für die Festsetzung und Erhebung der Hafengebühren zuständig. Sein Leiter steht gleichzeitig dem Referat Nautische Angelegenheiten vor.

Grundlage für die Bewirtschaftung der Freihäfen in Bremen durch die 1877 ge-

gründete Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) [1] ist der Rahmenvertrag vom 4. September 1963, geschlossen zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) und der BLG. Die Aufgaben der BLG werden in § 1 Abs. 1 dieses Vertrages wie folgt umschrieben:

> "Der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft als Betriebsgesellschaft für die stadtbremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven obliegt insbesondere die Bewirtschaftung der ihr von der Stadt überwiesenen oder von ihr selbst beschafften Anlagen für den Stückgutumschlag (die ausschließlich in den Freihäfen liegen, der Verf.), den Getreideumschlag und den Passagierverkehr sowie das Lagereigeschäft in den Freihäfen."

Die Bewirtschaftung dieser Anlagen (= Betriebseinrichtungen; darunter fallen z.B. Baulichkeiten, Lagerplätze, maschinelle Anlagen und Betriebsgeräte) hat nach kaufmännischen Grundsätzen unter Wahrung des allgemeinen Verkehrsinteresses zu erfolgen, und zwar im Namen der BLG, aber für Rechnung der Stadtgemeinde (vgl. §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 2 des Vertrages). Daher bestimmt auch § 12 des Vertrages, daß die Stadtgemeinde bei einem negativen Betriebsergebnis den Fehlbetrag zur Verfügung zu stellen hat, den die BLG allerdings aus etwaigen späteren Überschüssen zurückzahlen muß. [2]

Die BLG braucht nicht alle Einrichtungen in eigener Verantwortung zu betreiben. So bewirtschaftet sie zwar die Kajeschuppen sämtlich selbst, ca. 85 % der Speicher [3] sind jedoch in der Hand anderer Unternehmen. [4]

Im einzelnen wird die Bewirtschaftung nach Maßgabe des Betriebsvertrages vom 24. Oktober 1963 durchgeführt.

Gegenüber diesen Aufgaben der BLG ist die Stadtgemeinde Bremen für den Bau und die Unterhaltung von Hafenbecken, Kajen, Straßen, Gleisanlagen usw. verantwortlich (§ 1 Abs. 3 des Vertrages).

Eine beträchtliche Ausweitung der Aufgaben der BLG, die bis 1963 allein auf Betriebsführung gerichtet waren, ist mit § 4 des Rahmenvertrages erfolgt. Danach übernimmt sie es, Betriebseinrichtungen im eigenen Namen zu beschaffen

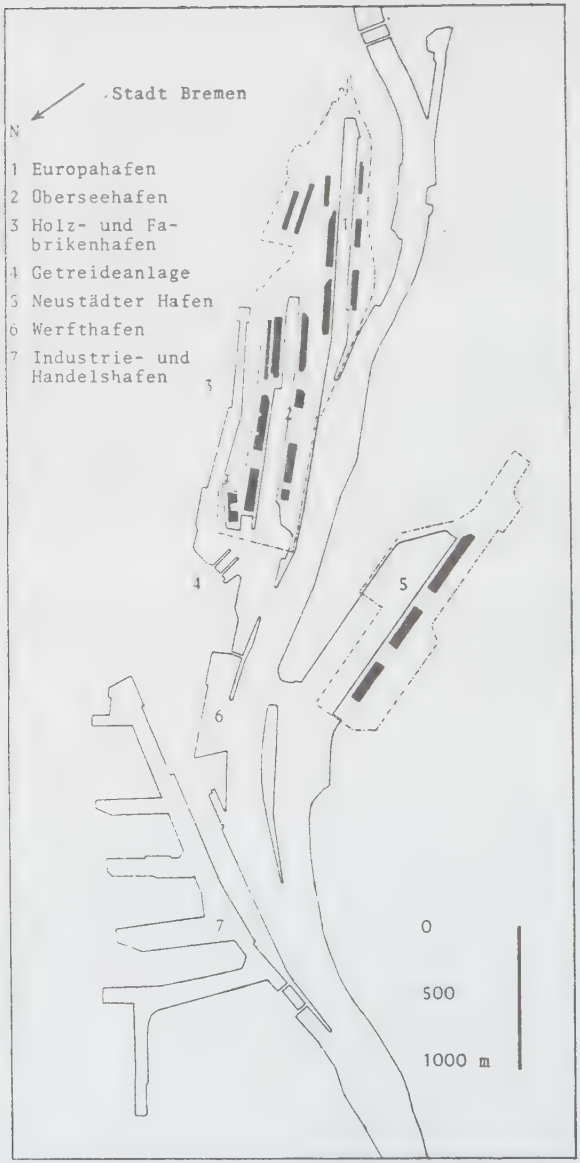
---

1) Zur Geschichte der BLG vgl. Eggers, S. 46 ff.

2) Diese Regelung ist nicht neu, vgl. Johann, S. 56/57; Eggers, S. 51/52.

3) Gesamtfläche rund 170.500 m^2.

4) Zwei der größten Speicher mit zusammen ca. 105.000 m^2 sind weder von der BLG noch von der Stadtgemeinde, sondern von einem besonderen Lagerungsunternehmen errichtet worden. Die BLG verfügt dabei über etwa 40.000 m^2 der Fläche, bewirtschaftet aber nur 19 % selbst.



Freihafen BREMEN (Deutschland)

oder herzustellen und zu finanzieren. [1] Mit dem Grund und Boden fest verbundene Einrichtungen wie Schuppen und Speicher sollen dabei für Rechnung der Stadtgemeinde, bewegliche Einrichtungen wie Kräne und Gabelstapler hingegen für Rechnung der BLG gebaut bzw. beschafft und finanziert werden. Die Einzelheiten sind in einem besonderen Investitionsvertrag geregelt. Dieser Aufgabenkreis oblag zuvor insgesamt der Stadtgemeinde Bremen.

Eine weitere wichtige Bestimmung des Rahmenvertrages ist § 1 Abs. 4:

> "Die von der Gesellschaft bewirtschafteten und ihr von der Stadtgemeinde vorgehaltenen Anlagen sind öffentliche Anlagen. Das Recht der Benutzer steht gegen Entrichtung der festgesetzten Entgelte und nach Maßgabe der für den Betrieb der Anlagen geltenden Vorschriften jedermann zu." [2]

Die für die Benutzung der Anlagen von der BLG festgesetzten Entgelte sowie die Betriebsordnung bedürfen daher auch der Zustimmung des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr (§ 8 des Rahmenvertrages, § 9 Abs. 1 des Betriebsvertrages).

Die BLG ist ein echtes gemischtwirtschaftliches Unternehmen in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft, da sich 51 % des Kapitals in den Händen der Stadtgemeinde Bremen befinden. [3]

c) Bremerhaven

Die für Bremen dargestellte allgemeine Verwaltungsorganisation gilt gleicherweise für Bremerhaven. Zu beachten ist insbesondere, daß die Bremerhavener Überseehäfen, die dem Freihafengebiet entsprechen, stadtbremische Häfen sind.

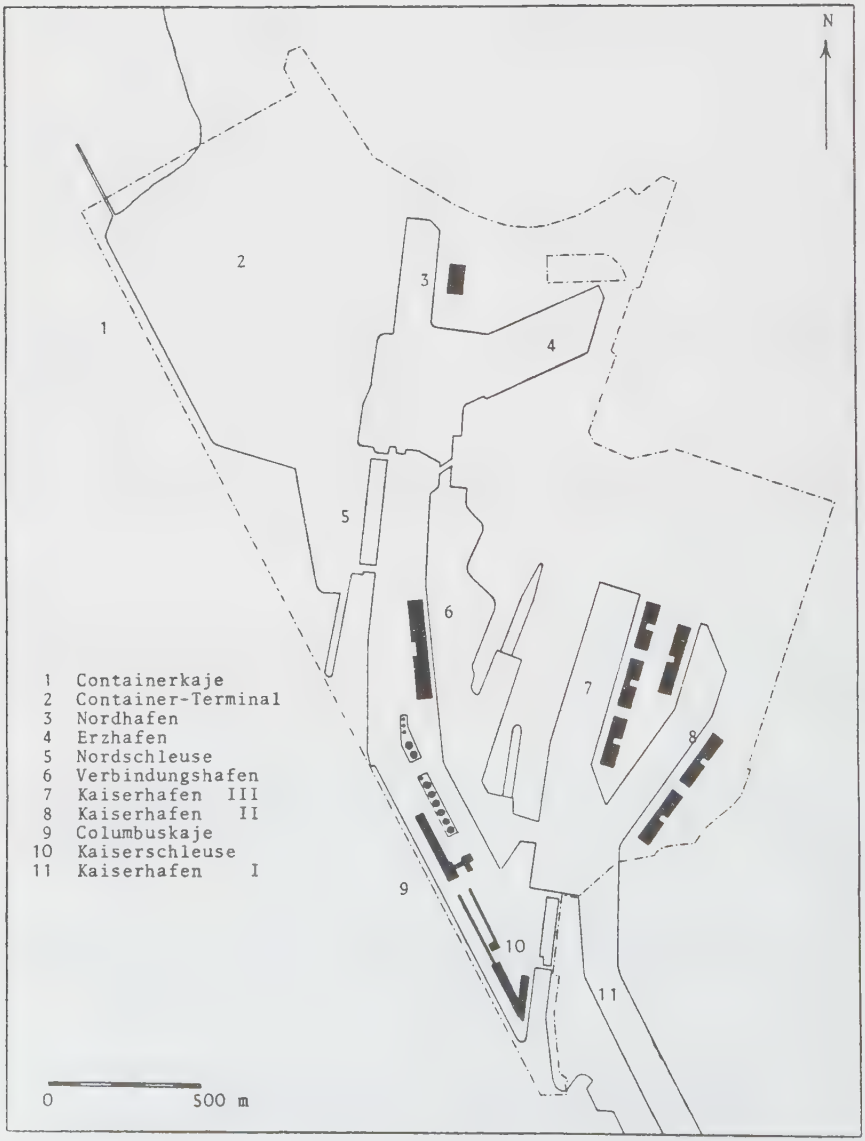
Die Aufgaben, die in Bremen das Hafenbauamt und das Hafenamt erfüllt, werden in Bremerhaven von dem Hansestadt Bremischen Amt Bremerhaven wahrgenommen, das gleichfalls eine der senatorischen Behörde nachgeordnete Stelle ist.

Da die Bremerhavener Überseehäfen in stadtbremischem Eigentum stehen, unterliegen auch sie dem Rahmenvertrag vom 4. September 1963 zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der BLG. Sie werden somit von der BLG bewirtschaftet.

---

1) Vgl. dazu auch Beier, in: W-C vom 28. Sept. 1968, S. 14/15.
2) Hervorhebungen vom Verfasser.
3) Vgl. Huber, Bd. I, S. 529; Nölle, S. 102.

Freihafen BREMERHAVEN (Deutschland)



d) Emden

Der Freihafen in Emden ist gegenüber Bremen und Hamburg völlig anders organisiert. Er befindet sich, wie der gesamte Hafen, im Eigentum des Landes Niedersachsen, so daß ein direkter Einfluß der Stadt Emden ausgeschlossen ist (in Hamburg und Bremen bilden Stadt und Staat (= Land) eine historisch gewachsene, kaum zu trennende Einheit). Wohl aber werden die Entscheidungen in allen Hafenangelegenheiten mit der Stadt Emden abgestimmt.

Die Verwaltung des Hafens einschließlich des Freihafengebietes wird nicht von Niedersachsen selbst, sondern auftragsweise von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt. Grundlage ist eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Niedersachsen und Bund. So ist das Wasser- und Schiffahrtsamt Emden als örtliche Instanz mit der Verwaltung, dem Ausbau und der Unterhaltung des Hafens betraut. Mittelbehörde ist der Regierungspräsident in Aurich, Wasser- und Schiffahrtsverwaltung.

Ein großer Teil der Umschlagsanlagen, insbesondere die Erzumschlagsanlagen im Neuen Binnenhafen (Freihafen) sind vom Land Niedersachsen der Emder Hafenumschlags-Gesellschaft mbH zur Bewirtschaftung nach Maßgabe eines besonderen Betriebsüberlassungsvertrages übergeben worden. Sämtliche Anteile dieser Gesellschaft befinden sich im Besitz Niedersachsen.

Neben dem Wasser- und Schiffahrtsamt Emden ist der "Beauftragte des Landes Niedersachsen für den Seehafen Emden" tätig, der auf Grund eines Erlasses des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr vom 30. Juli 1948 [1] eingesetzt worden ist. Sein Aufgabenbereich besteht im wesentlichen in der örtlichen Wahrnehmung der öffentlichen verkehrspolitischen Interessen des Gesamthafens Emden für das Land Niedersachsen. Er hat keine spezifisch mit dem Freihafen zusammenhängenden Aufgaben zu erfüllen.

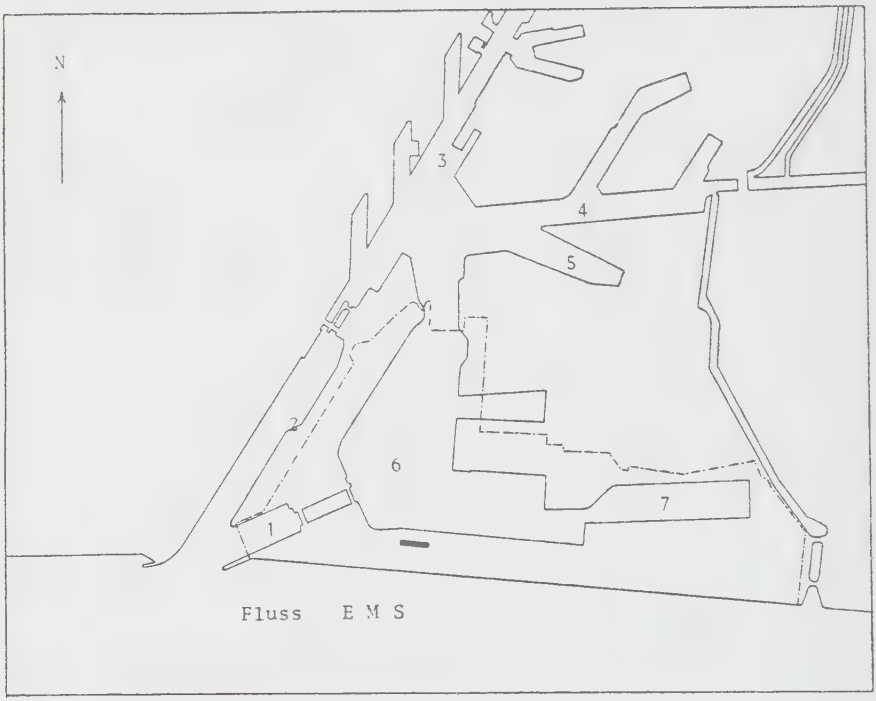
e) Cuxhaven

In Cuxhaven wird der Freihafenteil, der im wesentlichen aus dem Amerikahafen besteht und nur geringe Bedeutung für den Warenumschlag hat, von Hamburg verwaltet und bewirtschaftet. Dieses Gebiet steht zugleich in hamburgischem Eigentum. [2] Obwohl Hamburg nach dem mit Niedersachsen abgeschlossenen Staatsvertrag vom 26. Mai/4. Juni 1961 [3] aus der 4. Durchführungsver-

1) Amtliches Mitteilungsblatt für den Stadtkreis Emden vom 8. September 1948.

2) Vgl. Pläne I und II im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt 1961, S. 320/321.

3) Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1961, S. 318.



Freihafen EMDEN (Deutschland)

1 Vorhafen
2 Aussenhafen
3 Binnenhafen
4 Industriehafen
5 Ölhafen
6 Neuer Binnenhafen
7 Jarssumer Hafen

Freihafengebiet: 1, 6 und 7

ordnung zum Groß-Hamburg-Gesetz vom 22. März 1937 in Niedersachsen keine Hoheitsrechte mehr beansprucht, hat es sich folgende Befugnisse vorbehalten: Planungsrecht, Baupolizei, Wege-, Wasser- und Schiffahrtspolizei sowie Verwaltung und Ausbau des Hafens.

Zur Erfüllung der Hafenverwaltungsaufgaben unterhält Hamburg in Cuxhaven das Hamburgische Hafen- und Bauamt.

f) Kiel

Der heutige Kieler Freihafen ist zwar ein Freihafen (Zollfreigebiet) im Sinne des deutschen Zollgesetzes, nicht jedoch im Sinne dieser Untersuchung, da er sich auf das Gebiet der großen Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel-Holtenau beschränkt und keine Umschlagseinrichtungen besitzt. In ihm sind lediglich einige Schiffsausrüstungsbetriebe tätig, die Schiffe während des Schleusungsvorganges beliefern.

Eigentümer der Schleusenanlagen ist der Bund; ihre Verwaltung obliegt der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Kiel.

ABSCHNITT 2

Italien

I. Überblick über die geschichtliche Entwicklung seit Beginn des 19. Jahrhunderts

1. Freihäfen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

In den durch den Wiener Kongreß wiederhergestellten italienischen Staaten fanden sich eine Reihe von Seestädten, die als Freihäfen oder zollfreie Städte bezeichnet wurden: Livorno im Großherzogtum Toscana, das schon 1547 den Kaufleuten gewisse Privilegien gewährt hatte und seit 1675 völlige Zollfreiheit genoß; sowie Neapel, Venedig, Ancona und Messina, die im 17. bzw. 18. Jahrhundert die Zollfreiheit erlangten. In Genua hatte die Banco San Giorgio 1595 durch die Erneuerung der Lagerhausverwaltung und den Neubau von Lagerhäusern den sogenannten "Porto franco" geschaffen, in dem auf Grund eines Privilegs der Republik Genua zunächst nur Getreide, seit 1623 alle Güter zollfrei gelagert werden durften. [1] Die Einrichtung in Genua unterschied sich somit wesentlich von den genannten "freien" Städten, da sie im Gegensatz zu diesen nur ein begrenztes Gebiet ohne Wohnbevölkerung umfaßte. Bei den "freien" Städten handelte es sich allerdings zunächst nicht um Freihäfen bzw. Freihafenstädte im Sinne von nicht zum Zollgebiet gehörenden Einrichtungen - Begriffe wie "Zollgebiet" und "Zollgrenze" waren unbekannt (vgl. oben S. 7). Erst mit der Einführung des Systems der Grenzzölle gegen Ende des 18. Jahrhunderts bekam die "Zollfreiheit" der Städte dann eine andere, dem heutigen "Freihafen" entsprechende Bedeutung.

2. Entwicklung von der staatlichen Einigung Italiens bis zum 1. Weltkrieg

Nach der staatlichen Einigung Italiens im Jahre 1861 wurde die Stellung der umseitig genannten Städte zunächst aufrechterhalten. Schon wenige Jahre später ging man aber daran, die Privilegien der freien Hafenstädte zu beseitigen. Ancona verlor seine Freihafenstellung durch ein Dekret vom 1. November 1869, [2] Genua durch ein Gesetz vom 22. September 1867, [3] in dem es hieß:

"Vom 1. Januar 1868 angefangen wird der Freihafen von Genua als inner-

---

1) Vgl. Starrett, in: Foreign Trade Zones, S. 233, sowie Vitale, in: 15th International Congress of Navigation Venice 1931 (Sammelband), S. 15.

2) Deutscher Text PrHA 1869 II, S. 599.

3) Deutscher Text PrHA 1867 II, S. 599.

halb der Zollinien befindlich betrachtet und zugleich in Betreff der Erhebung der Zölle in ein General-Entrepot für ausländische Waren umgewandelt." (Art. 1)

Der Zeitpunkt für den Zollanschluß des Freihafens von Genua, um diesen in Deutschland verwendeten Ausdruck zu gebrauchen, wurde später auf den 19. April 1875 [1] verschoben.

Für Venedig bestimmte ein Gesetz vom 11. August 1870, [2] daß die Zollfreiheit der Stadt vom 1. Januar 1874 an aufgehoben sein sollte.

Durch das Gesetz Nr. 3261 vom 6. August 1876 [3] wurde die königliche Regierung ermächtigt, in den italienischen Hauptseestädten sogenannte "Depositi franchi" (Freilager) einzurichten, die als außerhalb der Zollgrenze liegend betrachtet werden sollten. Die Freilager nach diesem Gesetz konnten in einem Hafen liegen und aus einem Gebiet mit Schuppen und Lagerhäusern bestehen (vgl. Art. 5 des Gesetzes), in denen Waren ohne Deklaration und ohne Kontrolle niedergelegt werden durften, allerdings nur für eine begrenzte Zeit. Auf Grund dieses Gesetzes wurden bald Freilager in Genua (1877), Livorno (1883) und Neapel (1887) eingerichtet. Das Genueser Deposito franco lag zwar im Hafengebiet, hatte aber keine eigenen Lade- und Löschanlagen, im Gegensatz zu den Freilagern in Livorno und Neapel, das den gesamten St. Gennaro Kai umfaßte. [4] Somit können die Freilager in Livorno und Neapel durchaus als "Freihäfen" im Sinne dieser Untersuchung bezeichnet werden (es bestand eine gewisse Ähnlichkeit mit den deutschen Freibezirken nach § 107 VZG, deren gesetzliche Bezeichnung gleichfalls "Freilager" war), während das Freilager von Genua als "Hafenfreizone" anzusehen war.

3. Entwicklung zwischen den beiden Weltkriegen

Nach dem 1. Weltkrieg erhielt Italien verschiedene ehemalige österreichische Gebiete zugesprochen, in denen u.a. die Hafenstädte Triest und Fiume lagen, die beide Freihäfen besaßen.

---

1) Vgl. Vitale, aaO, S. 16.

2) Deutscher Text PrHA 1870 II, S. 200.

3) Gazzetta Ufficiale Nr. 186; deutscher Text PrHA 1876 II, S. 169; neu gefaßt durch Gesetz Nr. 726 vom 17. März 1938, Gazzetta Ufficiale Nr. 133 vom 13. Juni 1938, S. 2383.

4) Zu den Freilagern in Genua und Neapel vgl. Vitale, aaO, S. 15 bis 18. Zum Freilager in Livorno vgl. Mac Vitty, in: Foreign Trade Zones, S. 247 f.

Schon 1719 waren Triest und Fiume durch Patent Kaiser Karls VI. zu Freihäfen erklärt worden. [1] Eine der wichtigsten Bestimmungen darin ordnete an, daß Kaufleute und Schiffer mit oder ohne Ladung jederzeit ein- und auslaufen, Waren kaufen und verkaufen, einladen und ausführen durften, ohne für den Aufenthalt bzw. für das Ein- und Auslaufen ein Schutzgeld oder was immer für eine Gebühr entrichten zu müssen. Waren durften 3/4 Jahr ohne Zollentrichtung gelagert und Schiffe nicht durchsucht werden, sofern sie die Schiffspapiere vorweisen konnten. [2]

Diese Freihafenstellung Triests und Fiumes wurde durch Gesetz vom 21. Mai 1887 [3] aufgehoben. Nachdem der Anschluß an das österreichisch-ungarische Zollgebiet für den 31. Dezember 1889 vorgesehen war, wurde er später auf den 1. Juli 1891 verschoben. [4] Beiden Städten wurden jedoch sogenannte "Punti franchi" zugestanden, [5] d.h. vom Zollgebiet ausgeschlossene Gebiete in ihren Häfen, die im Prinzip den Hamburg und Bremen bei ihrem Zollanschluß 1888 gewährten Freihäfen entsprachen. Unter italienischer Hoheit wurden diese "Punti franchi" durch königliche Dekrete (Nr. 1356 vom 15. September 1922 und Nr. 225 vom 24. Februar 1924) bestätigt. Eine Verordnung des Finanzministers vom 20. Dezember 1923 [6] revidierte die alten österreichischen Vorschriften über die Freihäfen von Triest und Fiume und faßte sie neu. Für Triest gelten sie zum Teil noch heute. Da die "Punti franchi" ausschließlich dem Handel dienen sollten, wurde 1928 in Triest eine besondere Industriefreizone eingerichtet, die jedoch einen anderen Charakter als die Freiplätze hatte. [7] Der Freihafen von Fiume ging schließlich in der Provinz Carnaro auf, die durch das königliche Dekret Nr. 139 vom 17. März 1930 zollfrei erklärt wurde (Zona Franca del Carnaro). [8] Bis zum Ende des 2. Weltkrieges, nach dem Fiume zu Jugoslawien kam (heute Rijeka), hatte er somit keine eigene Bedeutung mehr.

Das königliche Gesetzesdekret vom 22. Dezember 1927, [9] wonach jeweils durch

---

1) Vgl. de Barba, in: Adriatico, November/Dezember 1968, S. 7.
2) Vgl. von Engel, S. 9.
3) RGBl Nr. 48.
4) Gesetz vom 30. April 1889, RGBl Nr. 63.
5) Vgl. de Barba, aaO, S. 12; von Engel, S. 24 und 79.
6) Verordnung Nr. 16, Bollettino Ufficiale Nr. 1693 vom 30. Januar 1926.
7) Vgl. Vitale, aaO, S. 14. Siehe Königliche Dekrete Nr. 2260 vom 10. August 1928 (Gazzetta Ufficiale Nr. 249 vom 25. November 1928, S. 5186) und Nr. 150 vom 17. Februar 1930 (Gazzetta Ufficiale Nr. 68 vom 22. März 1930, S. 1048).
8) Vgl. Vitale, aaO, S. 12.
9) Gazzetta Ufficiale Nr. 300 vom 28. Dezember 1927.

königliche Verordnung die Häfen von Savona, Genua, Livorno, Neapel, Brindisi, Bari, Ancona, Venedig, Triest, Fiume, Palermo, Messina, Catania und Cagliari ganz oder teilweise zu Freihäfen erklärt werden konnten, ist nie in Kraft getreten. [1]

4. Entwicklung der Freihäfen seit 1938. Triest nach dem 2. Weltkrieg

1938 wurde ein neuer Abschnitt in der Entwicklung der italienischen Freihäfen eingeleitet, da es nunmehr auf Grund des königlichen Dekretgesetzes Nr. 416 vom 1. März 1938 [2] möglich war, das bisherige Freilager von Genua in eine Freihafenzone mit eigenen Hafenanlagen umzuwandeln. Die gleiche Möglichkeit wurde nach dem 2. Weltkrieg Venedig, [3] Messina, [4] Brindisi [5] und Neapel [6] eingeräumt.

Triest sollte nach dem Friedensvertrag zwischen Italien und den alliierten und assoziierten Mächten, unterzeichnet in Paris am 10. Februar 1947, ein sogenanntes "Freies Territorium" bilden. [7] Der Freihafen, der als Zusammenfassung der bestehenden Punti franchi verstanden wurde, war nach Maßgabe der Anlage VIII des Friedensvertrages ("Urkunde über den Freihafen von Triest") aufrechtzuerhalten. Er sollte insbesondere "internationalisiert", d.h. der Aufsicht einer Internationalen Kommission (bestehend aus Vertretern Frankreichs, Großbritanniens, der UdSSR, der USA, Jugoslawiens, Italiens, der Tschechoslowakei, Polens, der Schweiz, Österreichs und Ungarns sowie des Freien Territoriums von Triest) unterstellt werden, die das Recht zur Untersuchung aller Angelegenheiten im Zusammenhang mit Betrieb und Verwaltung des Freihafens und der technischen Seite des Transits zwischen dem Freien Territorium und den nutznießenden Staaten haben sollte (vgl. Art. 21 ff. der Urkunde). Etwaige Streitfragen über die Auslegung der Urkunde über den Freihafen von Triest sollten zur Entscheidung an eine Dreierkommission überwiesen werden können, deren Spruch bindend gewesen wäre (Art. 24 der Urkunde).

---

1) Siehe Minoletti, Der Freihafen von Genua, in: Navigazione e commercio italo-anseatico, Juli 1938.
2) Gazzetta Ufficiale Nr. 103 vom 6. Mai 1938, S. 1708.
3) Gesetz Nr. 268 vom 5. Januar 1948.
4) Gesetz Nr. 191 vom 15. März 1951.
5) Gesetz Nr. 1295 vom 4. November 1951.
6) Gesetz Nr. 75 vom 11. Februar 1952.
7) Vgl. zur Entwicklung Triests nach dem 2. Weltkrieg Udina, in: Archiv des Völkerrechts, 5. Band (1955/56), S. 455 ff.

Dieses "Freie Territorium von Triest", das auch Grundlage des internationalisierten Freihafens sein sollte, wurde jedoch nie verwirklicht. In dem Memorandum von London vom 5. Oktober 1954 verständigten sich die betroffenen Staaten Italien, Jugoslawien, Großbritannien und die Vereinigten Staaten formlos über die weitere Zukunft Triests. Die von Großbritannien und den USA besetzte Zone A mitsamt der Stadt Triest wurde unter dem Namen "Gebiet von Triest" (Territorio di Trieste) der italienischen Hoheitsgewalt unterstellt, die von Jugoslawien besetzte Zone B ging an diesen Staat. Zuvor hatte sich die italienische Regierung Jugoslawien gegenüber verpflichtet, unter Berücksichtigung des Friedensvertrages vorläufige Regeln über die Verwaltung des Freihafens zu erlassen sowie eine Konferenz über die Nutzung Triests durch den internationalen Handel einzuberufen. Die Konferenz fand unter Beteiligung von Jugoslawien, Österreich, Ungarn, der Schweiz und der Tschechoslowakei sowie eines Beobachters aus der Bundesrepublik Deutschland vom 14. bis 19. November 1955 in Rom statt. Entscheidungen konnten nicht getroffen werden, da die Konferenz lediglich beratenden Charakter hatte: auf der einen Seite sollten die Vertreter der eingeladenen Staaten nicht über die Organisation und Ausgestaltung des Triester Freihafens verhandeln, sondern nur ihre Beobachtungen und Wünsche im Hinblick auf die zukünftige italienische Gesetzgebung äußern, auf der anderen Seite waren sie an die Art. 1 bis 20 der Anlage VIII zum Friedensvertrag gebunden, auf die im Londoner Memorandum ausdrücklich Bezug genommen war. [1] Mit Ausnahme der Bestimmungen über den internationalen Status (insbesondere Art. 21 ff.), die schon auf Grund der Aufteilung des geplanten "Freien Territoriums" zwischen Italien und Jugoslawien hinfällig geworden waren, mußten die Vorschriften der Urkunde über den Freihafen von Triest weiter beachtet werden.

Schon vor dieser Konferenz, am 19. Januar 1955, waren die erwähnten "vorläufigen Regeln" durch Dekret des Generalkommissars der italienischen Regierung für das Gebiet von Triest erlassen worden. [2] Diese Bestimmungen, die "Punti franchi von Triest betreffend", sind noch heute in Verbindung mit der umseitig genannten Verordnung des Finanzministers vom 20. Dezember 1925 und den Art. 1 bis 20 der Urkunde über den Freihafen von Triest die maßgeblichen Vorschriften.

1959 wurde in Triest zusätzlich "Punto franco industriale" für industrielle Tätigkeiten begründet.

---

1) Vgl. "I Risultati della Conferenza per il Porto di Trieste" in: Relazioni internazionali, 1955, S. 1287 f. und "Atto finale della Conferenza di Roma" in: Relazioni internazionali, 1955, S. 1295 f.

2) Dekret Nr. 29, Bollettino Ufficiale Nr. 3 vom 21. Januar 1955.

Neben dem Freihafen von Triest ist heute lediglich ein "Punto franco" in Venedig in Betrieb. [1] Der Punto franco von Neapel, der am 1. April 1954 auf dem Flavio Gioia-Pier (dem früheren Duchessa d' Aosta-Pier) mit rund 25.000 m^2 Fläche für den Verkehr geöffnet wurde, mußte auf Grund wirtschaftlicher Erwägungen bereits etwa zehn Jahre später wieder geschlossen werden. Es hatte sich bis dahin kein nennenswerter Warenverkehr entwickelt. [2]

"Depositi franchi", die nicht alle eigene Kaianlagen umfassen und in manchen Fällen nur aus einem Lagerhaus bestehen, gibt es in Bari, Genua, Imperia, Neapel, Palermo, Rom (Flughafen) und Livorno.

Durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 30. Dezember 1969 [3] (erlassen auf Grund des sogenannten "Zollermächtigungsgesetzes", Gesetz Nr. 29 vom 23. Januar 1968 [4]) wurden schließlich die für die "Punti franchi" und "Depositi franchi" geltenden Vorschriften nach Maßgabe der EWG-Freizonen-Richtlinie abgeändert, insbesondere was die Be- und Verarbeitung von Waren angeht. Die günstigeren Vorschriften für Triest wurden dadurch nicht betroffen, da sie auf internationalen Abmachungen beruhen, die erst selbst geändert werden müßten. [5]

II. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Der Begriff "Freihafen" (Porto franco) wird heute in Italien zur Charakterisierung eines zollrechtlich bevorrechtigten Hafens oder Hafenteils nicht mehr verwendet. Stattdessen ist der Ausdruck "Punto franco" (etwa: Freiplatz") eingeführt worden. Regelmäßig umfassen die Punti franchi keine Wasserflächen, obwohl das auf Grund der geltenden Rechtsvorschriften durchaus möglich wäre. Daneben gibt es das "Deposito franco" (Freilager), das den Teil eines Hafengebiets - unter Umständen sogar mit eigenen Umschlagsanlagen - umfaßt und

---

1) Auskunft der Handelsabteilung der italienischen Botschaft in Bonn-Bad Godesberg vom 27. Juni 1970.

2) Vgl. "Appunti sul' istituzione e sullo sviluppo dell' attività del Punto franco nel porto di Napoli", unveröffentlichtes Manuskript, Neapel, 28. Dezember 1963.

3) Gazzetta Ufficiale Nr. 36 vom 11. Februar 1970; deutsche Übersetzung DHA 1970, 1317 ff.

4) Deutsche Übersetzung DHA 1968, S. 803 ff.

5) Vgl. Ziff. 4 der Begründung zum Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Freizonen-Richtlinie des Rates, Bundesrats-Drucksache Nr. 229/68, S. 7.

gegenüber dem "Punto franco" kaum geringere Rechte besitzt. [1] [2]

Verschiedentlich werden die Punti franchi des Triester Hafens in ihrer Zusammenfassung als "Freihafen von Triest" (Porto franco di Trieste) bezeichnet, so zum Beispiel in dem Friedensvertrag zwischen Italien und den alliierten und assoziierten Mächten von 1947. Der Begriff "Porto franco" hat hier jedoch keine eigene Bedeutung.

2. Das Recht der italienischen Punti franchi wird geregelt durch:

(1) Gesetz Nr. 1424 (Zollgesetz) vom 25. September 1940 (Gazzetta Ufficiale Nr. 250 vom 24. Oktober 1940, S. 3948). In seinem Art. 1 wird der zollrechtliche Status erläutert, während Art. 78 von der Einrichtung der Punti franchi handelt.

(2) Verordnung des Präsidenten der Republik Nr. 1133 vom 30. Dezember 1969, Art. 24, 29-31, 33 (Gazzetta Ufficiale Nr. 36 vom 11. Februar 1970, S. 808). Die Verordnung paßt das bisherige Recht der Punti franchi den in der EWG-Freizonen-Richtlinie enthaltenen Vorschriften an, insbesondere auf dem Gebiet der Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung sowie des Gebrauchs und Verbrauchs von Waren, nimmt jedoch Triest ausdrücklich von den Änderungen aus (Art. 32).

(3) Besondere Gesetze über die Einrichtungen und Ausgestaltung von Punti franchi in verschiedenen Städten:
- Brindisi: Gesetz Nr. 1295 vom 4. November 1951, geändert durch die Gesetze Nr. 1100 vom 28. November 1959 und Nr. 1516 vom 13. Oktober 1962
  (Gazzetta Ufficiale Nr. 281 vom 6. Dezember 1951, S. 3838 Nr. 314 vom 30. Dezember 1959, S. 4486; Nr. 277 vom 2. November 1962, S. 4454).
- Genua: Dekretgesetz Nr. 416 vom 1. März 1938, geändert durch Ge-

---

1) Die bislang bestehenden Unterschiede in der Privilegierung sind durch die EWG-Freizonen-Richtlinie, die für Punti wie Depositi franchi gilt, weitgehend beseitigt worden.

2) Trombetta, in: R. università degli Studi, Genova, Facolta di Economia e commercio, Annuario di studi e ricerche 1939/40 - 1940/41, aaO, S. 478, unterscheidet im Hinblick auf Italien den "Porto franco", der den gesamten Hafen umfaßt, sowie die "Zona franca portuale", der nur aus einem Teil des Hafens besteht. Der Zona franca portuale ordnet er sowohl den Punto franco als auch das Deposito franco zu.

setz Nr. 843 vom 6. August 1954
(Gazzetta Ufficiale Nr. 103 vom 6. Mai 1938, S. 1708; Nr. 215 vom 18. September 1954, S. 3130).

- Messina: Gesetz Nr. 191 vom 15. März 1951
(Gazzetta Ufficiale Nr. 76 vom 3. April 1951, S. 979).
- Neapel: Gesetz Nr. 75 vom 11. Februar 1952
(Gazzetta Ufficiale Nr. 54 vom 3. März 1952, S. 840).
- Venedig: Dekret mit Gesetzeskraft [1] vom 5. Januar 1948, geändert durch Gesetz Nr. 41 vom 12. Februar 1955
(Gazzetta Ufficiale Nr. 91 vom 17. April 1948, S. 1294; Nr. 51 vom 3. März 1955).

Diese Gesetze sind im wesentlichen gleichlautend und unterscheiden sich nur in unwesentlichen Einzelheiten. Sie bezeichnen Lage und Grenzen der Punti franchi, erläutern unter Hinweis auf das Zollgesetz ihren zollrechtlichen Status und die in ihnen erlaubten Tätigkeiten. Ferner enthalten die Gesetze bestimmte Verkehrsverbote und Beschränkungen hinsichtlich der Einfuhr von Waren und regeln den Schiffsverkehr von und nach den Punti franchi. Es folgen jeweils Bestimmungen über Verwaltung und Betrieb der Punti franchi, die Befugnisse der Zoll- und Finanzbehörden sowie Strafvorschriften.

(4) Für die Punti franchi von Venedig und Neapel [2] gibt es im übrigen fast gleichlautende Betriebsordnungen ("Regolamento di esercizio del Punto franco"). Sie enthalten in ihrem ersten Kapitel allgemeine Vorschriften, die in etwa den Vorschriften der Sondergesetze entsprechen, und regeln sodann die Einzelheiten über das Verfahren bei Lagerung und Behandlung von Waren in den Kaischuppen, den öffentlichen und den privaten Speichern. Kapitel 5 bringt Ordnungsbestimmungen, Kapitel 6 die Tarife.

(5) Hinzu kommen verschiedene Vorschriften, die speziell Triest betreffen:

- Verordnung des Generalkommissars der italienischen Regierung für das Territorium von Triest Nr. 29 vom 19. Januar 1955 über die Punti franchi von Triest
(Bollettino Ufficiale Nr. 3 vom 21. Januar 1955).

Diese Verordnung hat im großen und ganzen den gleichen Inhalt wie die Gesetze über die anderen Punti franchi, verweist aber hinsichtlich der nicht behandelten Fragen und Einzelheiten auf

---

1) Decreto legislativo des Präsidenten der Republik.

2) Der Punto franco von Neapel ist nicht mehr in Betrieb.

- Verordnung des Finanzministers Nr. 16 vom 20. Dezember 1925 über die Zollvorschriften hinsichtlich des Betriebs der Punti franchi von Fiume und Triest
(Bollettino Ufficiale Nr. 1693 vom 30. Januar 1926).

Weiterhin gelten:

- Verordnung des Generalkommissars der italienischen Regierung für das Territorium von Triest Nr. 53 vom 23. Dezember 1959 über die Einrichtung eines Punto franco im Bereich des Industriehafens von Triest, geändert durch Gesetz Nr. 429 vom 12. März 1968. [1)]

  Sie enthält besondere Vorschriften für den "Punto franco industriale", insbesondere solche, die mit der Gründung und dem Betrieb von Industrieunternehmen in diesem Punto franco zusammenhängen.

- Anlage VIII des Friedensvertrages zwischen Italien und den alliierten und assoziierten Mächten, unterzeichnet in Paris am 10. Februar 1947.

Für die Depositi franchi sind neben dem

(1) Zollgesetz vom 25. September 1940 (Art. 1 und 77; siehe umseitig unter (1) zu den Punti franchi) und der

(2) Verordnung des Präsidenten der Republik vom 30. Dezember 1968 (Art. 24, 28, 30, 31, 33; siehe umseitig unter (2) zu den Punti franchi)

folgende Rechtsvorschriften anzuwenden:

(3) Einziger Text der Gesetze über die Depositi franchi (Testo unico di Leggi sui Depositi franchi), Gesetz Nr. 726 vom 17. März 1938
(Gazzetta Ufficiale Nr. 133 vom 13. Juni 1938, S. 2383).
Das Gesetz erläutert den zollrechtlichen Status der Depositi franchi in Übereinstimmung mit dem Zollgesetz und unterstellt sie der Aufsicht und Kontrolle der Handelskammer. Ferner enthält es Vorschriften über die Ausgabe von Lagerscheinen und Gewichtsbestätigungen.

(4) Freilagerordnung (Regolamento sui Depositi franchi), Königliche Verordnung Nr. 856 vom 17. Juni 1938
(Gazzetta Ufficiale Nr. 147 vom 1. Juli 1938, S. 2704).
Das "Regolamento" ist in fünf Abschnitte unterteilt, die (a) von Gebieten und Lagerräumen des Deposito franco, insbesondere ihrer zollsicheren Beschaffenheit, (b) vom Eingang der Waren in die Lagerräume (Einlagerung) und den damit verbundenen Rechten der Zollbehörden, (c) von der Siche-

---

1) Abgedruckt in: Agevolazioni fiscali e finanziarie, S. 14.

rung oder Aufsicht im Innern der Lagerräume (Befugnisse der Handelskammer und des Zolls usw.), (d) vom Ausgang der Waren aus den Lagerräumen (Auslagerung) und (e) von Zuwiderhandlungen und Strafen handeln.

(5) Ferner gibt es für die verschiedenen Depositi franchi jeweils eine besondere interne Ordnung (Regolamento interno).

3. Das Zollgesetz selbst enthält keine Definition der Begriffe "Punto franco" und "Deposito franco". Umschreibungen von "Punto franco" finden sich jedoch übereinstimmend in den besonderen Gesetzen und Gesetzesdekreten zu ihrer Einrichtung. Als Beispiel mag Art. 4 Abs. 1 der Kommissarverordnung Nr. 29 für Triest angeführt werden:

> "Der Freihafen [1] wird als außerhalb der Zollinie gelegen angesehen. In ihm können, vorbehaltlich der Einschränkungen der folgenden Artikel, in völliger Freiheit von jeder Zollvorschrift sämtliche Handlungen vorgenommen werden, die mit dem Laden, Löschen und Umladen von Gütern und Waren sowie mit ihrer Einlagerung und den diesbezüglichen Verhandlungen, Behandlungen und Umwandlungen - auch wenn sie industrieller Art sind - zusammenhängen."

Diese Bestimmung ist ungefähr gleichlautend mit Art. 2 Abs. 1 des Königlichen Gesetzesdekrets Nr. 2395 vom 22. Dezember 1927, das allgemeine Grundvorschriften für die "Porti franchi", enthielt. Wie bereits erwähnt, ist dieses Gesetzesdekret jedoch nie in Kraft getreten.

Das Gebiet eines Punto franco umfaßt nach den Grenzbeschreibungen in den Gründungsgesetzen jeweils den Teil eines Hafens mit eigenen Kaianlagen. Zu ihm können auch Wasserflächen gehören (siehe Art. 1 Abs. 1 des Dekretgesetzes Nr. 416 vom 1. März 1938 für Genua), was allerdings nicht notwendig ist. Demgegenüber schreibt das Zollgesetz in Art. 78 Abs. 1 lediglich vor, daß ein Punto franco in einer der wichtigsten "Seestädte" Italiens gelegen sein muß. Dies ist jedoch offenbar einschränkend als "Hafengebiet" der betreffenden Seestadt auszulegen.

Ein "Deposito franco" ist im Grunde nur ein verkleinerter Punto franco, das nach Art. 2 Abs. 1 des Regolamento sui Depositi franchi in unmittelbare Nähe Verbin-

---

1) Es wird der Ausdruck "Porto franco" verwendet. Dieser besteht aus den verschiedenen "Punti franchi". In den anderen Gründungsgesetzen heißt es nur jeweils "Punto franco".

dung mit dem Meer stehen muß. [1]

4. Der zollrechtliche Status der "Punti franchi" wie der "Depositi franchi" folgt aus Art. 1 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 des Zollgesetzes.

Nach Abs. 1 wird die italienische Zollgrenze ("linea doganale") "... von dem Meeresstrand ... und den Grenzen gegen die anderen Staaten gebildet". Auf Grund des Abs. 2 gelten die Punti franchi jedoch als außerhalb dieser Zollgrenze gelegen, ebenso wie die Depositi franchi (vgl. dazu Art. 2 des Testo unico). Das bedeutet, daß sie nicht zum italienischen Zollgebiet gehören. [2]

Ausländische Güter, die in sie verbracht werden, brauchen daher keine Einfuhrzölle zu entrichten. Inländische gelten im Hinblick auf das Zollrecht als endgültig exportiert und verlieren ihre Nationalität, sofern nicht besondere zollamtliche Überwachungsmaßnahmen getroffen werden (siehe Art. 3 des Dekrets mit Gesetzeskraft Nr. 268 vom 5. Januar 1948 für Venedig).

Daraus folgt jedoch keineswegs, daß die Punti franchi oder Depositi franchi "Zollausland" sind, also außerhalb der italienischen Zollhoheit liegen würden. Vielmehr ist in den verschiedenen Gesetzen über die Einrichtung der Punti franchi ausdrücklich bestimmt, daß die geltenden zollrechtlichen Gesetze und Verordnungen anwendbar sind, sofern sie nicht im Widerspruch zu dem Charakter der Punti franchi als Gebieten außerhalb der Zollgrenze stehen (vgl. Art. 11 des Dekrets Nr. 268). In Verbindung mit der Vorschrift, nach der in den Punti franchi "sämtliche Handlungen ... in völliger Freiheit von jeder zollrechtlichen Beschränkung" vorgenommen werden können, bedeutet dies, daß nur ein Teil des Zollrechts in den Freiplätzen nicht gilt: die Vorschriften, auf deren Grundlage Zölle erhoben werden können und damit zusammenhängende formelle Bestimmungen. [3]

Im übrigen sind sämtliche anderen italienischen Gesetze anzuwenden.

Für die Depositi franchi gilt Entsprechendes wie für die Punti franchi.

---

1) Vgl. zu "Punti franchi" und "Depositi franchi" Annesi, in: Il Mezzogiorno nelle ricerche della SVIMEZ 1947 - 67, S. 71-73, und Trombetta, aaO, S. 478.

2) So auch Trombetta, aaO, S. 479.

3) Vgl. Trobetta, aaO, S. 478.

III. Einrichtung und Aufhebung von Punti franchi und Depositi franchi, Änderung der Grenzen

1. Während noch das Königliche Gesetzesdekret vom 22. Dezember 1927 die Einrichtung von Freihäfen (Porti franchi) durch Königliche Verordnung auf Vorschlag des Finanzministers und des Verkehrsministers im Einvernehmen mit den Ministern für öffentliche Arbeiten und für die nationale Wirtschaft vorsah (Art. 1 Abs. 2), ist nach Art. 78 des geltenden Zollgesetzes ein Gesetz zur Schaffung von Punti franchi erforderlich. Sie können nur in den "wichtigsten Seestädten" gegründet werden.

Gesetze zur Gründung von Punti franchi sind bisher für Genua (1938) [1], Venedig (1948) [2], Messina (1951), Brindisi (1951) und Neapel (1952) erlassen worden. Allein der Punto franco von Venedig ist zur Zeit in Betrieb.

Die Aufnahme des Betriebes ist jeweils durch Verordnung des Finanzministers anzuordnen.

Wie zur Einrichtung so bedarf es auch zur Aufhebung der Punti franchi eines Gesetzes. Eine derartige Maßnahme ist bis heute noch nicht ergriffen worden.

2. Eine Änderung der Grenzen der Punti franchi kann gleichfalls nur durch Gesetz erfolgen. Verschiedene Grenzänderungsgesetze sind bereits ergangen, auch für solche "Punti franchi", die noch nicht verwirklicht worden sind: Brindisi (1959 und 1962), Genua (1954) und Venedig (1955).

3. Besondere Vorschriften gelten hinsichtlich Bestand und Grenzänderungen des Triester Freihafens.

Zu diesem heißt es in Art. 1 Nr. 1 a) der Anlage VIII zum Friedensvertrag zwischen Italien und den alliierten und assoziierten Mächten von 1947:

> "... soll im Freien Territorium von Triest innerhalb der durch Art. 3 der vorliegenden Urkunde vorgesehenen oder gemäß diesem Artikel gezogenen Grenzen ein Zollfreihafen errichtet werden ..."

Der genannte Art. 3 bestimmt in Abs. 1, daß der Bereich des Freihafens das

---

1) Dekretgesetz (Decreto-legge), umgewandelt durch Gesetz Nr. 1198 vom 4. Juni 1938. Das Zollgesetz, das ein Gesetz vorschreibt, datiert erst von 1940.

2) Dekret mit Gesetzeskraft des Präsidenten (Decreto legislativo). In der Nachkriegszeit war der Präsident wegen der eingeschränkten parlamentarischen Tätigkeit mit besonderen Vollmachten ausgestattet.

Gebiet und die Anlagen der Punti franchi des Hafens von Triest in den Grenzen von 1939 umfassen soll (inhaltlich gleichlautend Art. 1 der Kommissarverordnung Nr. 29 vom 19. Januar 1955). In diesem Umfange ist der Bestand des Triester Freihafens bis zu einer Änderung oder Aufhebung der Anlage VIII zum Friedensvertrag auf jeden Fall garantiert. Durch italienische Gesetze kann eine Aufhebung nicht erfolgen.

Art. 3 Abs. 4 der Anlage VIII zum Friedensvertrag sieht jedoch auch die Möglichkeit von Erweiterungen des Freihafens vor. Daraus muß geschlossen werden, daß die Bestandsgarantie nicht nur die schon 1939 bestehenden Punti franchi [1] umfaßt, sondern gleichermaßen später hinzugekommene Freiplätze. Das in dieser Bestimmung vorgesehene Verfahren für Erweiterungen konnte und kann nicht eingehalten werden, da es die danach zuständigen Institutionen nie gegeben hat. Vielmehr genügte eine Verordnung des Regierungskommissars. Heute bedarf es zu Erweiterungen eines Gesetzes.

Nach Art. 16 der Kommissarverordnung Nr. 29 vom 19. Januar 1955 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 4 der Anlage VIII zum Friedensvertrag können Erweiterungen des Freihafens von Triest erfolgen, wenn es im Interesse des Verkehrs und der wirtschaftlichen Entwicklung des Hafens notwendig ist. Unter Beachtung dieser Vorschrift wurde durch die Kommissarverordnung Nr. 53 vom 23. Dezember 1959 der sogenannte "Punto franco industriale" eingerichtet, dessen Grenzen später durch Gesetz Nr. 429 vom 12. März 1968 geändert worden sind. Auch dieser Teil des Triester Freihafens untersteht nach dem oben Gesagten den Bestimmungen der Anlage VIII des Friedensvertrages.

4. Zur Einrichtung von Depositi franchi, die in den wichtigsten Hafenstädten des Landes möglich ist, genügt eine Verordnung des Präsidenten der Republik. Ihre Gründung erfolgt auf Antrag der an ihnen interessierten natürlichen oder juristischen Personen. Der "Consiglio delle Corporazioni" der betreffenden Provinz und die Gemeinde, in deren Bezirk das Freilager errichtet werden soll, müssen das Vorhaben befürworten (Art. 1 Abs. 1 des Testo unico di leggi sui Depositi franchi).

Die Verordnung bestimmt zugleich den räumlichen Umfang des Deposito franco, das aus einem oder von einer besonderen Einfriedigung umgebenen mehreren Gebäuden bestehen kann (vgl. Art. 2 Abs. 6 und 7 des Regolamento dei Depositi franchi).

Aufhebung und Änderung der Grenzen erfolgen gleichfalls durch Verordnung des

---

1) Dies sind: Punto franco vecchio, Punto franco nuovo, Punto franco Scalo Legnami und Punto franco Oli Minerali.

Präsidenten der Republik.

IV. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr und Lagerung

a) Punti franchi (Freiplätze)

aa) Für den Schiffsverkehr von und nach den Punti franchi gelten keine besonderen Erleichterungen. Vielmehr wird in dieser Hinsicht von den Gesetzen über die Freiplätze vorgeschrieben, daß die allgemeinen Bestimmungen von Teil 2 Abschnitt 2 des Zollgesetzes über die Manifeste auch in den Punti franchi anzuwenden sind.

Demzufolge hat der Kapitän eines einlaufenden Schiffes beim Zollamt ein "Ladungsmanifest" vorzulegen (Art. 38 Zollgesetz). Sollen Waren gelöscht werden, ist zusammen mit dem Ladungsmanifest eine Abschrift in italienischer Sprache auf einem besonderen Formblatt, das Wareneingangsmanifest (Manifesto delle merci arrivate), abzugeben (Art. 42 Zollgesetz). Entsprechend muß beim Auslaufen dem Zollamt ein "Abgangsmanifest" vorgelegt werden, in dem alle die Ladung bildenden Waren aufgeführt sein müssen, ferner eine schriftliche Erlaubnis des Zollamts und der Hafenbehörde zum Verlassen des Hafens eingeholt werden. Diese Erlaubnis kann nicht ausgestellt werden, solange nicht über die im Manifest eingetragenen Waren Rechenschaft abgelegt worden ist (Art. 44, 46 Zollgesetz). Dazu genügt für die Punti franchi jedoch der Nachweis, daß die Waren im Gebiet des Freiplatzes gelöscht oder umgeladen worden sind.

bb) Das Löschen, Laden und Umladen sowie die Lagerung von Waren aller Art ist im Gebiet eines Punto franco grundsätzlich von jeder z o l l r e c h t l i c h e n Bindung befreit. Nur bestimmte Waren und Gütergruppen sind von der Befreiung ausgenommen: Monopolwaren, Waffen, Schmuck, persönliche Güter, Medikamente u.a.m. Es ist zwar nicht verboten, diese Waren in die Punti franchi einzuführen, doch müssen sie in besondere, für sicher gehaltene Lagerhäuser gebracht werden und sind der Bewachung durch die Zollbehörden nach Maßgabe der Art. 72 und 75 des Zollgesetzes (Verschluß der Lagerräume mit zwei verschiedenen Schlüsseln, Betreten nur im Beisein von Zollbeamten usw.) unterworfen.

cc) Die Lagerräume eines Punto franco sind in drei Gruppen unterteilt: Kaischuppen (magazzini di transito) sowie öffentliche und private Lagerhäuser (magazzini di deposito "a commune" bzw. "a privato").

Die Kaischuppen dienen nur zu einer kurzfristigen, vorübergehenden Lagerung von Waren, die aus Schiffen gelöscht bzw. auf sie verladen werden sollen (normalerweise drei Tage, höchstens acht Tage). Die Einlagerer können auf Antrag die Genehmigung zur Besichtigung, Bemusterung und Ausbesserung der Verpakkungen ihrer Waren erhalten. Diese Tätigkeiten haben unter der Aufsicht des Verwaltungspersonals stattzufinden.

Auch die in den öffentlichen Lagerhäusern eingelagerten Waren können behandelt und bemustert werden. Entsprechend dem Verfahren in den Magazzini di transito darf dies nur auf Antrag und bei Überwachung durch die Verwaltung des Punto franco erfolgen.

Daneben ist es der Verwaltung des Freiplatzes möglich, Gebäude zum Zwecke der Lagerung und Behandlung von Waren an private Unternehmen zu vermieten, allerdings keine Kaischuppen. Diese Gebäude sind für die ausschließliche Benutzung des Mieters bestimmt und dürfen nicht weitervermietet werden. Die Dauer der Vermietung beträgt wenigstens drei Monate, soll jedoch in der Regel ein Jahr nicht übersteigen. Die über ein Jahr laufenden Mietverträge verlängern sich jeweils um einen Monat, wenn sie nicht einen Monat vor Ablauf der Mietzeit gekündigt werden. Bei einem Verstoß des Mieters gegen Vorschriften des Zolls oder der Verwaltung des Punto franco werden sie hinfällig. Die Dauer der Lagerung unterliegt keiner Beschränkung.

b) Depositi franchi (Freilager)

aa) Bezüglich seewärts ankommender Waren, die für ein Deposito franco bestimmt sind, heißt es in Art. 2 Abs. 1 des Regolamento sui Depositi franchi:

> "Die Anlagen des Deposito franco sollen mit dem Meer in der Weise verbunden sein, daß die gelöschten Waren unter der unmittelbaren Aufsicht von Beamten des Zolls und der Finanzaufsichtsbehörde in das Freilager eingebracht werden können, ohne Beachtung weiterer Vorsichtsmaßregeln."

bb) Das Verbringen von Waren in ein Freilager bedarf in jedem Fall der Genehmigung der Zollbehörden. Diesen ist, wenn die Waren auf dem Seewege direkt aus dem Ausland kommen, entweder eine beglaubigte Kopie oder ein beglaubigter Auszug des Ladungsmanifestes vorzulegen; sonst sind entsprechende Dokumente beizubringen (Art. 7 des Regolamento). Die Lagerung im Innern der Depositi franchi bedarf jedoch keiner zollamtlichen Mitwirkung (Art. 21 Abs. 1 des Regolamento).

Nach Art. 10 des Regolamento schließt bestimmte Waren von der Einlagerung in den Depositi franchi aus, nämlich Monopolwaren, Explosivstoffe und leicht brenn-

bare Stoffe, Waffen, Tabakwaren, Gegenstände zum persönlichen Gebrauch, bestimmte chemische und pharmazeutische Erzeugnisse und ausländische Weine, die auch nicht unter Beachtung besonderer Bedingungen - wie es zum Teil in den Punti franchi möglich ist - in die Freilager eingeführt werden können.

Diese Regelung stand in Widerspruch zu der EWG-Freizonen-Richtlinie und wurde durch Art. 28 der Verordnung des Präsidenten der Republik vom 30. Dezember 1969 der veränderten Rechtslage angepaßt. Art. 28 Abs. 1 lautet in Anlehnung an Art. 2 der Freizonen-Richtlinie:

> "In den Freilagern gemäß Art. 77 des Zollgesetzes werden Waren jeder Beschaffenheit ungeachtet ihres Ursprungs-, Herkunfts- oder Bestimmungslandes zugelassen; es bleibt vorbehalten, daß der Finanzminister Verbote oder Beschränkungen erläßt, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums oder aus technischen oder verwaltungsmäßigen Gründen gerechtfertigt sind."

cc) Wie in den Punti franchi, so ist auch in den Depositi franchi die Dauer der Lagerung von seiten des Zollrechts nicht beschränkt (vgl. dazu Art. 6 der EWG-Freizonen-Richtlinie). Dem steht nicht entgegen, daß es zum Beispiel in dem Regolamento interno für das Deposito franco von Genua in Art. 13 heißt, die normale Lagerungsdauer in den öffentlichen Lagerhäusern solle sechs Monate nicht überschreiten, da diese Beschränkung nicht zollrechtlicher Art ist.

2. Handel und Transport

a) Entsprechend dem für die Punti franchi ausgesprochenen Grundsatz, daß in ihnen ohne zollrechtlichen Bindungen u.a. alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit Behandlungen (trattazione) von Waren möglich sind, ist der Warenhandel dort keinen Einschränkungen unterworfen. Der Grundsatz des unbeschränkten Handels wird lediglich für den Kleinverkauf durchbrochen, der verboten ist. Daher haben ambulante Händler auch keinen Zutritt zu den Punti franchi. Konzessionen für den Kleinhandel können lediglich für den Verkauf von Nahrungsmitteln und Getränken - soweit dies für die Bedürfnisse des Verkehrs unerläßlich ist - und den Handel mit Schiffsbedarf erteilt werden. Davon betroffen sind ausschließlich Waren des freien Verkehrs, da auch bei Erteilung solcher Erlaubnisse die Vorschriften über den Gebrauch und Verbrauch von Waren (vgl. den nächsten Abschnitt) beachtet werden müssen.

Für die Depositi franchi gelten die gleichen Grundsätze.

b) Auch der Transport von Waren innerhalb der Punti franchi und Depositi franchi ist frei. Er spielt jedoch auf Grund der geringen räumlichen Ausdehnung der Freiplätze nicht die gleiche Rolle wie in den deutschen Freihäfen (Ausnahme: Triest).

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) Bis zum Erlaß der EWG-Freizonen-Richtlinie waren in den italienischen Punti franchi sämtliche Behandlungen und Umwandlungen von Waren - auch solche industriellen Charakters - erlaubt, ohne zollrechtlichen Beschränkungen unterworfen zu sein.

Der Zusatz "auch solche industriellen Charakters" findet sich in allen Gesetzen zur Einrichtung von Punti franchi, mit Ausnahme des Decreto Legislativo Nr. 268 vom 5. Januar 1948 betreffend Venedig. Dennoch ist anzunehmen, daß dies keinen materiellen Unterschied bedeuten sollte, da die Gesetze im übrigen bis auf wenige Ausnahmen wörtlich übereinstimmen.

Insbesondere in dem Gesetzesdekret über die Einrichtung eines Freiplatzes in Genua finden sich jedoch nähere Angaben über die Zulassung neuer Industrien. Dort heißt es in Art. 12 (geändert durch Gesetz Nr. 843 vom 6. August 1954):

> "Die Anlage neuer sowie die Erweiterung oder Umwandlung solcher industrieller Betriebe, die in dem in Artikel 1 dieses Dekretes bezeichneten Bereich bestehen, bedarf der vorherigen Genehmigung durch den Finanzminister in Übereinstimmung mit dem Verteidigungsminister, dem Verkehrsminister, dem Minister für die Handelsschiffahrt, dem Minister für öffentliche Arbeiten, dem Minister für Industrie und Handel und dem Außenhandelsminister sowie - je nach Fall - den anderen betroffenen Ministern."

Ähnlich lauten Art. 12 des Gesetzes Nr. 1295 vom 4. November 1951 für Brindisi, Art. 10 des Gesetzes Nr. 191 vom 15. März 1951 für Messina und Art. 8 der Kommissarverordnung Nr. 29 vom 19. Januar 1955 für Triest.

Eine Unterscheidung hinsichtlich der Zulässigkeit der Be- und Verarbeitung von ausländischen oder inländischen Waren wurde demzufolge nicht gemacht. Eine praktische Andersbehandlung ergab sich jedoch daraus, daß inländische Waren in den Freiplätzen ihre Nationalität verlieren, d.h. wie ausländische behandelt werden, sofern nicht besondere Vorkehrungen zur Erhaltung ihres Charakters getroffen werden. Bei der Verarbeitung von Waren des freien Verkehrs für das Zollgebiet waren (und sind) daher Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen durch die

Zollbehörden unerläßlich, wenn sie ohne Entrichtung von Zoll in das Inland zurückgebracht werden sollten bzw. sollen.

b) Diese generelle Gestattung aller Behandlungen ist auf Grund der EWG-Freizonen-Richtlinie eingeschränkt worden (vgl. Art. 3 der Richtlinie). Nach Art. 28 Abs. 1 und 29 Abs. 1 der Verordnung des Präsidenten der Republik Nr. 1133 vom 30. Dezember 1969, die das italienische Recht der EWG-Richtlinie anpaßt, können in den Punti franchi wie auch den Depositi franchi nur noch die Behandlungen vorgenommen werden, die gemäß Art. 24 derselben Verordnung für die in Zollagern eingelagerten Waren zulässig sind. Diese "üblichen Behandlungen" werden in einer Liste enthalten sein, die der Finanzminister in Übereinstimmung mit einer Richtlinie des Rates der EWG aufstellen wird. Insofern gilt das Gleiche wie für die in den deutschen Freihäfen zulässigen Behandlungen (vgl. S. 56).

Die Liste der "üblichen Behandlungen" enthält wohl alle die Art einer Ware normalerweise nicht verändernden Behandlungen. Darüber hinausgehende Behandlungen werden immer umwandelnden Charakter haben, also als Bearbeitungen oder Verarbeitungen im Sinne des deutschen Zollgesetzes einzustufen sein (in den betreffenden italienischen Bestimmungen wird der Ausdruck "trasformazione" = Umwandlung gebraucht).

c) Während in den Punti franchi bislang sämtliche Be- und Verarbeitungen wie die Behandlungen grundsätzlich zulässig waren, ist die Rechtslage auch in dieser Hinsicht entscheidend geändert worden, und zwar durch Art. 4 Abs. 2 der EWG-Freizonen-Richtlinie. Nunmehr sind für andere als die "üblichen Behandlungen" die Regeln für den aktiven Veredelungsverkehr zu beachten. Entsprechendes galt für die deutschen Freihäfen schon zuvor, durch die EWG-Richtlinie zur Harmonisierung der Vorschriften über den aktiven Veredelungsverkehr sind lediglich besondere Akzente gesetzt worden (vgl. S. 60). Für die italienischen Punti franchi ist diese Voraussetzung jedoch neu.

Den Forderungen des Art. 4 Abs. 2 der Freizonen-Richtlinie ist Italien mit den Art. 28 Abs. 2 und 3, Art. 29 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1133 des Präsidenten der Republik vom 30. Dezember 1969 nachgekommen. Danach sind Drittlandswaren, die anderen als den üblichen Behandlungen unterzogen werden sollen, den vorübergehend eingeführten (gemeint ist: zur aktiven Veredelung vorübergehend eingeführten) gleichgestellt und unterliegen den entsprechenden vom Finanzminister erlassenen Bedingungen und Formvorschriften. [1] Diese entspre-

1) Vgl. dazu Art. 1-21 der Verordnung des Präsidenten der Republik Nr. 1133 vom 30. Dezember 1969, insbesondere Art. 3 und 4.

chen im wesentlichen den Bestimmungen der EWG-Richtlinie über den aktiven Verdelungsverkehr (siehe S. 60). In den meisten Fällen ist der Leiter des Zollbezirks befugt, entsprechende Genehmigungen zu erteilen, in denen Menge, Beschaffenheit und Ursprung der Waren, Zweck der vorübergehenden Einfuhr, Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen sowie die Dauer der Genehmigung (diese kann unbegrenzt sein) festzusetzen sind. Allerdings ist es nicht erforderlich, eine Sicherheit in Höhe des Betrages der Eingangsabgaben, die bei endgültiger Einfuhr geschuldet würden, zu leisten, wie es beim aktiven Veredelungsverkehr der Fall ist (vgl. Art. 28 Abs. 3 S. 2, Art. 6 der Verordnung Nr. 1133).

Für die Depositi franchi, die durch die EWG-Richtlinie in bezug auf die Behandlung von Waren den Punti franchi grundsätzlich gleichgestellt worden sind, bedarf es für die beabsichtigte Tätigkeit einer zusätzlichen Genehmigung des Leiters des Bezirkszollinspektorats, während für die Punti franchi die allgemeine Zulassung und ihre Betriebsvorschriften genügen.

Durch Art. 4 Abs. 2 der Freizonen-Richtlinie ist auch die Einrichtung von Industriebetrieben betroffen (vgl. den zitierten Art. 12 des Gesetzesdekrets Nr. 416 vom 1. März 1938 betr. Genua). Da jetzt andere als die üblichen Behandlungen nur noch unter den Bedingungen und Regeln für den aktiven Veredelungsverkehr erfolgen können, ist es nicht mehr möglich, eine g e n e r e l l e Genehmigung für einen Industriebetrieb einer bestimmten Art, der Drittlandswaren verarbeiten will, zu erteilen. Die zu beachtenden wirtschaftlichen Voraussetzungen können jeweils nur für konkrete Bearbeitungs- und Verarbeitungsvorgänge geprüft werden; nur solche konkreten, in ihrem Umfang begrenzte Tätigkeiten können mithin zugelassen werden. Damit ist der gleiche Zustand wie in Deutschland erreicht, jedenfalls soweit unverzollte Drittlandswaren verarbeitende Betriebe betroffen sind. Andere industrielle Betriebe, die Waren des freien Verkehrs verarbeiten, sind dagegen in den italienischen Freiplätzen offenbar weiterhin allgemein zugelassen, da es eine Zweckbeschränkung der Punti franchi auf den Außenhandel - wie bei den deutschen Freihäfen - nicht gibt. Der Standortvorteil des nicht zum Zollgebiet gehörenden Hafens ist damit jedoch verloren.

d) Die Beschränkung der allgemein zulässigen Behandlungen von Waren auf die Tätigkeiten, die in der vom Rat der Europäischen Gemeinschaften gemäß Art. 4 Abs. 2 der Freizonen-Richtlinie aufzustellenden Liste enthalten sind, und Unterwerfung anderer Behandlungen unter die wirtschaftlichen Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs gelten nicht für die Punti franchi von Triest, wie Art. 32 der Verordnung des Präsidenten der Republik vom 30. Dezember 1969 ausdrücklich vermerkt. Zurückzuführen ist diese Ausnahmestellung Triests auf die Bestimmungen der Anlage VIII des Friedensvertrages zwischen Italien und den alliierten und assoziierten Mächten. Wie oben dargestellt (vgl. S. 96), gel-

ten die Bestimmungen der Anlage VIII nur insoweit nicht, als sie den (geplanten) internationalen Status des Triester Freihafens und die auf Grund dessen vorgesehene Verwaltungsstruktur betreffen. Die materiellen Bestimmungen über Inhalt und Umfang der Freiheiten sind jedoch weiterhin in Kraft. Art. 7 der Anlage VIII gestattet die Bearbeitung von Gütern sowie die Aufrechterhaltung solcher industrieller Unternehmungen, die schon zuvor in den Triester Punti franchi bestanden haben, und die Gründung neuer Industriebetriebe. Voraussetzungen wirtschaftlicher Art werden daran nicht geknüpft. Das für die Erweiterung bestehender und die Gründung neuer Industrien zu beachtende Verfahren ist in Art. 8 der Kommissarverordnung Nr. 29 vom 19. Januar 1955 bestimmt, demzufolge die vorherige Erlaubnis des Finanzministers und der übrigen betroffenen Verwaltungsstellen erforderlich ist.

Während Industriebetriebe weder in dem Punto franco vecchio noch dem Punto franco nuovo, die zusammen den sogenannten Handelshafen bilden, aus räumlichen Gründen Platz finden können, der Punto franco Scalo legnami ausschließlich für Hölzer, der Punto franco Oli minerali ausschließlich für Mineralöl und Mineralölprodukte bestimmt ist, dient der Punto franco industriale in erster Linie der Einrichtung und dem Betrieb von Industrieunternehmen. Die Kommissarverordnung Nr. 53 vom 23. Dezember 1959 enthält daher besondere Vorschriften über die industrielle Tätigkeit.

Für die Erweiterung bestehender und die Gründung neuer Industrien gilt Entsprechendes wie gemäß Art. 8 der Kommissarverordnung Nr. 29 vom 19. Januar 1955 für die anderen Punti franchi im Triester Hafen. Allerdings verlangt Art. 8 der Verordnung Nr. 53 ausdrücklich, daß die Genehmigung des Finanzministers in Übereinstimmung mit dem Schatzminister erfolgen muß.

Die Industriebetriebe des Punto franco industriale sollen grundsätzlich nur für den Export arbeiten. Daher ist in Art. 9 der Kommissarverordnung Nr. 53 geregelt, unter welchen Voraussetzungen Güter, die unter Ausnutzung der Vorteile des Punto franco hergestellt worden sind, für das italienische Zollgebiet bestimmt sein können:

(1) es ist eine vorherige Genehmigung des Finanzministers erforderlich;

(2) es sind Zölle für die verwendeten ausländischen Materialien sowie Zölle und Abgaben für die verbrauchten privilegierten Betriebsstoffe (vgl. unten Abschnitt "Gebrauch und Verbrauch") zu entrichten;

(3) die Betriebe sind auf eigene Kosten einer ständigen Kontrolle unterworfen;

(4) die Menge der in dem betreffenden Betrieb hergestellten Erzeugnisse, die in das italienische Zollgebiet gebracht wird, darf die Menge der expor-

tierten nicht übersteigen. Sollte dies dennoch der Fall sein, gelten für den übersteigenden Teil die gleichen Bestimmungen wie für Waren, die direkt aus dem Ausland kommen.

Die EWG-Vorschriften können keinen Einfluß auf die Rechte des Freihafens von Triest nehmen, da diese Gegenstand eines völkerrechtlichen Vertrages sind, der nur durch die vertragsschließenden Parteien geändert werden kann. Das gilt auch für den Punto franco industriale, obwohl er erst geraume Zeit nach Abschluß des Friedensvertrages eingerichtet worden ist. Art. 3 Abs. 4 der Anlage VIII zum Friedensvertrag sieht nämlich selbst gebietsmäßige Erweiterungen des Triester Freihafens vor, so daß auch diese Teile den Regeln des Friedensvertrages unterstehen (vgl. S. 104).

Die Rechte der Punti franchi von Triest gleichen insofern denen des Alten Freihafens Hamburg, als in beiden Häfen Industriebetriebe, die ausländische bzw. Drittlandswaren für die Ausfuhr verarbeiten, ohne Erfüllung bestimmter wirtschaftlicher Voraussetzungen zulässig sind. Die Stellung Triests ist allerdings sicherer als die des Alten Freihafens Hamburgs. Das äußert sich darin, daß die Rechte Hamburgs ausdrücklich in der Freizonen-Richtlinie gesichert werden mußten (Art. 4 Abs. 3), während dies für Triest wegen der völkerrechtlichen Grundlage überflüssig war.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

a) Der Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren ist grundsätzlich in den Triester und den übrigen italienischen Punti franchi sowie den Depositi franchi verboten (vgl. Art. 31 der Verordnung des Präsidenten der Republik Nr. 1133 vom 30. Dezember 1969, Art. 5 der Kommissarverordnung Nr. 29 vom 19. Januar 1955). Waren dürfen nur unter den für die endgültige Einfuhr festgesetzten Bedingungen gebraucht und verbraucht werden.

Der außerzollrechtliche Charakter der Punti franchi gilt gleichfalls nicht für inländische Baumaterialien, Betriebsstoffe und Ausrüstungsgegenstände; das bedeutet u.a., daß für diese Güter keine Ausfuhrvergütungen in Anspruch genommen werden können, obwohl sie nach Art. 4 Abs. 3 der Kommissarverordnung Nr. 29 (für Triest) als im Sinne des Zollrechts exportiert gelten (für Venedig: Art. 3 Abs. 4 der Verordnung mit Gesetzeskraft Nr. 268 vom 5. Januar 1948).

b) Eine Ausnahme von dem Verbot des Verbrauchs unverzollter ausländischer Waren gilt lediglich für den Triester Punto franco industriale. Auf Grund seiner besonderen Zweckbestimmung, für den Export arbeitende Betriebe aufzunehmen, sind Mineralöl und Mineralölprodukte sowie andere Brennstoffe, die in den dorti-

gen Industriebetrieben verbraucht werden, frei von Zöllen und anderen Abgaben. Auch für inländische Güter dieser Art gelten Vergünstigungen (Art. 3 der Kommissarverordnung Nr. 53 vom 23. Dezember 1959). Die Befreiungen gelten jedoch nur für den gewerblichen Verbrauch, der persönliche Verbrauch der privilegierten Brenn- und Treibstoffe ist auch im Punto franco industriale verboten (Art. 4 der genannten Kommissarverordnung).

Selbst dieses besondere Verbrauchsprivileg des Punto franco industriale wird von den EWG-Vorschriften nicht berührt, weil er Bestandteil des von dem Friedensvertrag geschützten Freihafens von Triest ist. Da in Anlage VIII zu dem Friedensvertrag keine Bestimmungen über den Gebrauch und Verbrauch unverzollter Waren enthalten sind, ist dies grundsätzlich nicht verboten. Vielmehr ist davon auszugehen, daß die Bedingungen dazu von den zuständigen italienischen Stellen festgesetzt werden können und dann in den "Schutzbereich" des Friedensvertrages fallen.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung von Freiplätzen und Freilagern

a) Verboten sind in den Punti franchi wie in den Depositi franchi der Kleinhandel, das Wohnen sowie der Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren (siehe Art. 4 Abs. 1 der EWG-Freizonen-Richtlinie). Ausnahmen gelten lediglich für Triest (siehe S. 112).

Personen, die die Punti franchi betreten wollen, bedürfen einer besonderen Erlaubnis. Sie können vom Zutritt auf Zeit oder endgültig ausgeschlossen werden, wenn sie irgendwelche zollrechtlichen Vorschriften oder Bestimmungen der Verwaltungsorganisation mißachtet haben.

Ähnliches gilt für die Depositi franchi (vgl. Art. 19 des Regolamento).

b) Dem Grundsatz nach sind alle Tätigkeiten innerhalb der Punti franchi - Laden, Löschen, Lagern, Behandeln und Verarbeiten von Waren - frei von jeder zollrechtlichen Bindung und können daher ohne Mitwirkung der Zollbehörden durchgeführt werden.

Die Angehörigen der Finanzverwaltung haben jedoch die Befugnis, sämtliche Lagerräume und andere Einrichtungen im Gebiet der Punti franchi zu betreten, um Feststellungen hinsichtlich der eingelagerten Waren zu treffen sowie die Bücher und anderen Register zu überprüfen (Art. 10 des Dekrets mit Gesetzeskraft Nr. 268 vom 5. Januar 1948 für Venedig).

Auch im Innern der Depositi franchi bedarf die Aufsicht über die Waren und ihre Bewegung keiner Mitwirkung der Zollbehörden (Art. 21 des Regolamento). Die

Waren müssen jedoch so gelagert werden, daß sie jederzeit vom Zoll bei Betrugsverdacht kontrolliert werden können.

Ferner werden die Depositi franchi von dem "Consiglio Provinciale delle Corporazioni" überwacht, der Lager, Bücher, sämtliche Verzeichnisse, Akten und Unterlagen prüfen kann, insbesondere um festzustellen, ob die eingelagerten Waren ordnungsgemäß behandelt werden (vgl. Art. 10, 11 des Testo unico, Art. 23 des Regolamento).

V. Die Verwaltung der italienischen freien Hafengebiete

1. Zollrechtliche Verwaltung

Die vielfältigen Aufgaben der Zollbehörden in den Punti und Depositi franchi (Überwachung von inländischen Waren, die ihren nationalen Charakter behalten sollen, II. 4.; Genehmigung von anderen als den "üblichen Behandlungen", IV. 3. c); Überwachung von Industriebetrieben, IV. 3. d); die unter IV. 5. genannten Überwachungsbefugnisse und die zollamtliche Abfertigung von Waren, usw.) werden unter Leitung der "Direzione Superiore delle Circoscrizione Doganale" ausgeführt.

Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der zollsicheren Umzäunung und der für die Zoll- und Finanzverwaltung erforderlichen Bauten müssen die Verwaltungsorganisationen der Punti franchi bzw. die Inhaber der Genehmigungen zur Einrichtung von Depositi franchi übernehmen (vgl. Art. 9 des Dekretes mit Gesetzeskraft Nr. 268 vom 5. Januar 1948 für Venedig, Art. 15 der Verordnung des Finanzministers Nr. 16 vom 20. Dezember 1925 für Triest, Art. 1 des Testo unico di Leggi sui Depositi franchi vom 17. März 1938).

Irgendwelche Besonderheiten gelten für die Zollverwaltung nicht.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die heute bestehenden Punti franchi bilden integrierende Bestandteile der Gesamthäfen. Bis auf den Freihafen von Triest umfassen sie nur relativ kleine Gebiete, werden jedoch in jedem Fall von der Gesamthafenverwaltung verwaltet und bewirtschaftet. In den Gesetzen zu ihrer Einrichtung werden die Verwaltungsbefugnisse ausdrücklich auf bestimmte Organisationen, eben die Gesamthafenverwaltungen, übertragen. Gleiches gilt für die bereits gegründeten, aber noch nicht in Betrieb befindlichen Punti franchi.

Die Depositi franchi liegen innerhalb des Hafengebietes, werden jedoch nicht

von der allgemeinen Hafenverwaltungsorganisation, sondern von den örtlichen Handelskammern (Genua und Palermo), von Aktiengesellschaften (Imperia, Neapel und Bari) oder der Gemeinde verwaltet und bewirtschaftet, denen selbst das Recht zur Einrichtung und Betrieb von Freilagern durch Dekret des Staatspräsidenten verliehen ist. Im Gegensatz zu den Punti franchi, deren Verwaltung durch Gesetz auch einer anderen Organisation übertragen werden könnte, ohne daß der "Freiplatz" zu bestehen aufhörte, gibt es für die Depositi franchi einen alleinigen Berechtigten ("Lizenznehmer").

a) Punti franchi (Freiplätze)

aa) Triest

Der im staatlichen Eigentum stehende Hafen von Triest ist zum größten Teil Freihafengebiet. Der sogenannte Handelshafen, bestehend aus Punto franco vecchio und Punto franco nuovo, sowie einige Anlagen des im Ganzen relativ unbedeutenden Zollhafens werden von dem 1967 gegründeten "Ente Autonomo del Porto di Trieste" verwaltet und bewirtschaftet. Bis dahin wurde diese Tätigkeit von der "Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste" ausgeübt. Der Punto franco Scalo legnami und der Punto franco Oli minerali werden nicht von dem "Ente Autonomo", sondern von der Eisenbahnverwaltung (Amministrazione ferroviaria) bzw. dem Hafenkapitan (Capitaneria di Porto) verwaltet.

Rechtliche Grundlage für den "Ente Autonomo" - einer Körperschaft des öffentlichen Rechts unter Aufsicht des Ministers für die Handelsschiffahrt - ist das Gesetz Nr. 589 vom 9. Juli 1967. Seine Aufgaben sind in Art. 3 des Gesetzes umfassend beschrieben. Dazu gehören, um nur die wichtigsten zu nennen:

(1) Ausarbeitung und Vorschlag von Nutzungsplänen und Ausbauplänen für das Hafengebiet in Übereinstimmung mit dem regionalen wirtschaftlichen Entwicklungsplan;

(2) Vorsorge für die Wasserversorgung, Reinhaltung und Beleuchtung des Hafengebiets, Ausführung von Bauten und Hafenanlagen nach Maßgabe eines besonderen Vertrages mit dem Minister für öffentliche Bauten; diese Tätigkeiten werden für Rechnung des Staates ausgeführt;

(3) Unmittelbarer Betrieb aller mechanischen Geräte für das Laden, Löschen und Bewegen von Waren;

(4) Betrieb von Schuppen und Lagerhäusern jeder Art.

Der "Ente Autonomo" ist gleichfalls berechtigt, im Hafenausbauplan vorgesehene Maßnahmen auf eigene Kosten auszuführen. In diesem Fall ist die Zustimmung des Ministers für öffentliche Bauten in technischer Hinsicht erforderlich.

An der Spitze des "Ente Autonomo" steht der Präsident, der vom italienischen Staatspräsidenten auf Vorschlag des Ministers für die Handelsschiffahrt mit Zustimmung des Ministerrats und des Regionalrats für Friaul-Julisch Venetien für vier Jahre ernannt wird. Der Präsident, der staatlicher Beamter ist, vertritt den "Ente Autonomo" nach außen, überwacht alle Tätigkeiten, ist Vorsitzender der Kollegialorgane und sorgt für die Ausführung von deren Beschlüssen und ist überhaupt für alle Aufgaben zuständig, die nicht ausdrücklich einem anderen Organ übertragen sind (Art. 6 und 7 des Gesetzes).

Der Verwaltungsrat (Consiglio di amministrazione) ist nach Art. 9 des Gesetzes unter anderem für die allgemeine Richtung der Verwaltungstätigkeit des "Ente Autonomo", den Ausbauplan für den Hafen, die meisten Finanzierungsangelegenheiten einschließlich der Festsetzung der Hafenabgaben und Tarife für Dienstleistungen sowie für die Personalordnung verantwortlich.

Er besteht aus 30 Mitgliedern: neben dem Präsidenten des "Ente Autonomo", dem Hafenkapitän, den Leitern der örtlichen Zoll- und Eisenbahnverwaltung und dem leitenden Ingenieur der Wasserbauverwaltung gehören ihm Vertreter der betroffenen Ministerien (Schatz, öffentliche Arbeiten, Handelsschiffahrt), des Regierungskommissars und des Regionalrats für Friaul-Julisch Venetien, der Bürgermeister von Triest und Muggia, der Provinzialverwaltungen und Handelskammern von Triest, Udine und Gorizia, der Schiffahrt sowie der Speditionen, Schiffsmakler, Kaufleute und Hafenarbeiter an (Art. 8 des Gesetzes).

Während sich der Verwaltungsrat nur viermal im Jahre versammelt, tritt der "ausführende Ausschuß" (Comitato direttivo) zweimal im Monat zusammen. Die Zusammensetzung seiner zwölf Mitglieder entspricht der des "Consiglio".

Das "Comitato direttivo" hat in erster Linie den Präsidenten bei der Ausübung seiner Funktionen zu unterstützen. Im übrigen gehören zu seinen Aufgaben die Vorbereitung der Bilanzen und Finanzpläne zur Vorlage im Verwaltungsrat, die Entscheidung über Ausgaben bis zu 5 Millionen Lire und die Einstellung und Entlassung von Personal.

Die Ordnungsmäßigkeit der Verwaltung und der Buchführung wird von einem Kollegium von Rechnungsprüfern (Collegio dei revisori dei conti) überwacht. Dieses besteht aus fünf Personen, die vom Schatzminister, Minister für die Handelsschiffahrt, dem Finanzminister, dem Minister für öffentliche Bauten und der Region Friaul-Julisch Venetien bestimmt werden.

Die tatsächliche Ausübung der Verwaltung wird von fünf Abteilungen (Verwaltung, Umschlag, Hafenbahn, elektromechanischer Dienst, Bauten) wahrgenommen, an deren Spitze der Generaldirektor steht.

Die schon oben erwähnte Aufsicht des Ministers für die Handelsschiffahrt erfolgt mittels Überprüfung der Entscheidungen des "Consiglio" und "Comitato". Unrechtmäßige Beschlüsse kann er aufheben. Entscheidungen über die Personalordnung, Hafenabgaben und Tarife sowie die Aufnahme von Darlehen und andere Finanzierungsmöglichkeiten bedürfen ohnehin seiner Billigung (Art. 14 des Gesetzes). Dem Minister ist daneben das Recht eingeräumt, den Verlauf der dem "Ente Autonomo" anvertrauten Aufgaben jederzeit zu prüfen (Art. 19 des Gesetzes).

Der Punto franco industriale steht unter der Verwaltung des "Ente per la Zona Industriale di Trieste", einer Körperschaft des öffentlichen Rechts unter Aufsicht des Regierungskommissars für die Region Friaul-Julisch Venetien, die gleichfalls für die Verwaltung der mit besonderen steuerlichen Vergünstigungen versehenen "Industriezone" (Zona industriale) verantwortlich ist. [1]

bb) Venedig

Verwaltung und Betrieb des Punto franco von Venedig, das aus einem Teil des als "Marittima" bezeichneten, im unmittelbaren Bezirk der Stadt gelegenen Hafengebiets [2] besteht, sind durch Art. 9 Abs. 1 des Dekretes mit Gesetzeskraft Nr. 268 vom 5. Januar 1948 dem "Provveditorato al Porto di Venezia" anvertraut.

Die Struktur des Provveditorato ist im wesentlichen der des Ente Autonomo del Porto di Trieste ähnlich, da es ebenfalls eine juristische Person des öffentlichen Rechts unter Aufsicht und Kontrolle des Ministers für die Handelsschiffahrt ist. Dem Provveditorato ist der kommerzielle Betrieb des gesamten Hafens von Venedig übertragen. Seine Rechtsverhältnisse werden, durch das Gesetzesdekret Nr. 503 vom 14. März 1929 [3], das mehrfach geändert worden ist, [4] geregelt.

Nach Art. 2 dieses Dekretgesetzes ist das Provveditorato u.a. verantwortlich für:

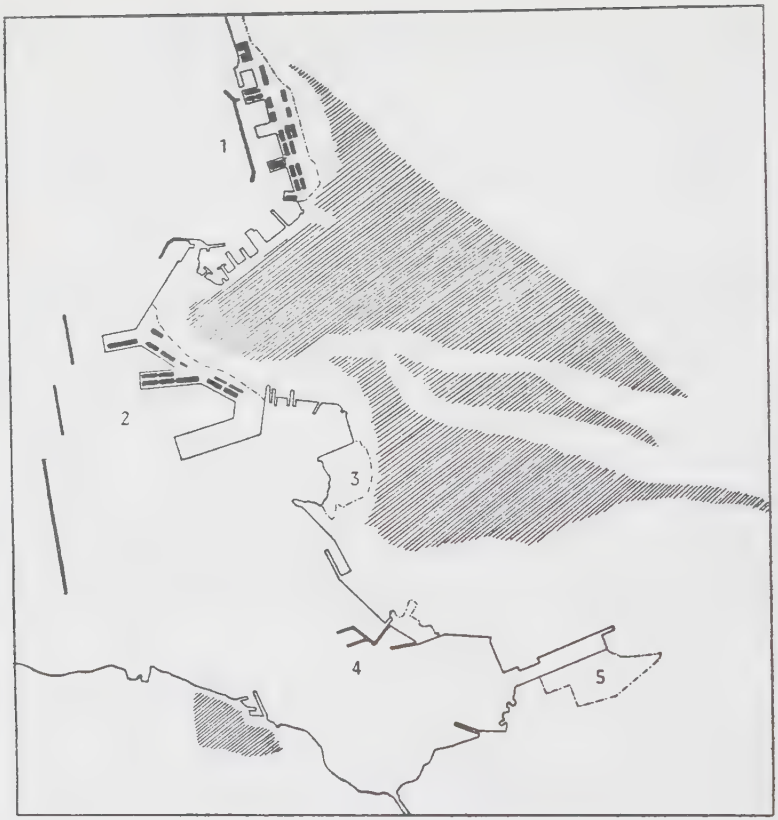
---

1) Vgl. dazu: "Agevolazioni fiscali e finanziarie", herausgegeben von dem Ente per la Zona Industriale di Trieste, sowie insbesondere Annesi, in: Il Mezzogiorno nelle ricerche della SVIMEZ 1947-1967, S. 73/74.

2) Der zweite wichtige Teil des Hafens von Venedig ist Marghera auf dem Festland.

3) Gazzetta Ufficiale Nr. 92 vom 19. April 1929, S. 1717.

4) Durch: Dekret mit Gesetzeskraft des vorläufigen Staatsoberhauptes Nr. 1664 vom 3. Dezember 1947, Gazzetta Ufficiale Nr. 42 vom 19. Februar 1948, S. 562; Gesetz Nr. 1329 vom 21. Dezember 1955, Gazz. Uff. Nr. 5 vom 7. Januar 1956, S. 50; Gesetz Nr. 797 vom 12. August 1957, Gazz. Uff. Nr. 224 vom 9. September 1957, S. 3333.



Freihafen TRIEST (Italien)

1 Punto Franco Vecchio

2 Punto Franco Nuovo
Fläche ca. 1.000.000 m^2, Kailänge ca. 8.000 m,
Lagerfläche ca. 481.000 m^2

3 Punto Franco Scalo Legnami
Fläche ca. 100.000 m^2, Kailänge ca. 650 m,
Holzlagerschuppen ca. 60.000 m^2

4 Punto Franco Olii Minerali
Fläche ca. 54.000 m^2, Tankerlöschbrücke 218 m

5 Punto Franco Industriale

(1) die Ausführung von Lade-, Lösch- und Umladearbeiten, Lagerung und Transport von Waren im Hafengebiet;

(2) den Betrieb von Freilagern, Freiplätzen, Zollagern und ähnlichen Einrichtungen unter Beachtung der Zollgesetze;

(3) den Neubau und die Unterhaltung von Hafenanlagen und -einrichtungen jeder Art.

Im ganzen scheint der Aufgabenbereich des Provveditorato nicht so umfassend wie der des Ente Autonomo in Triest zu sein, da verschiedene Planungsbefugnisse in der Aufzählung des Art. 2 fehlen.

Seine Organe sind: der Provveditore, der Verwaltungsrat (Consiglio di amministrazione), der ausführende Ausschuß (Comitato esecutivo), der Buchführungsausschuß (Collegio dei revisori) und die einzelnen Verwaltungsabteilungen unter Leitung des Generaldirektors (Art. 3 des Gesetzesdekrets Nr. 503). Die Aufgaben sind ähnlich wie bei dem Ente Autonomo in Triest verteilt, so daß darauf verwiesen werden kann.

Der Provveditore wird auf Vorschlag des Ministers für die Handelsschiffahrt und mit Zustimmung des Ministerrats durch den Staatspräsidenten ernannt, und muß, wie der Präsident des Ente Autonomo in Triest, staatlicher Beamter sein.

Der Verwaltungsrat umfaßt nur 15 Mitglieder gegenüber 30 in Triest, setzt sich aber ähnlich wie dort aus Vertretern der Hafenbehörden, der verschiedenen betroffenen staatlichen Behörden, der Stadt, der Handelskammer sowie den mit der Hafenwirtschaft verbundenen Verbänden und Interessenvertretungen zusammen (vgl. Art. 5 des Gesetzesdekrets Nr. 503).

Das siebenköpfige "Comitato direttivo" besteht aus dem Provveditore, dem leitenden Ingenieur der Wasserbauverwaltung, dem Hafenkapitän, dem Leiter der Eisenbahnverwaltung, dem Vertreter der Handelskammer und dem Vertreter der "Camera confederale del lavoro" sowie dem Leiter der örtlichen Zollverwaltung, sofern den Zoll betreffende Fragen behandelt werden.

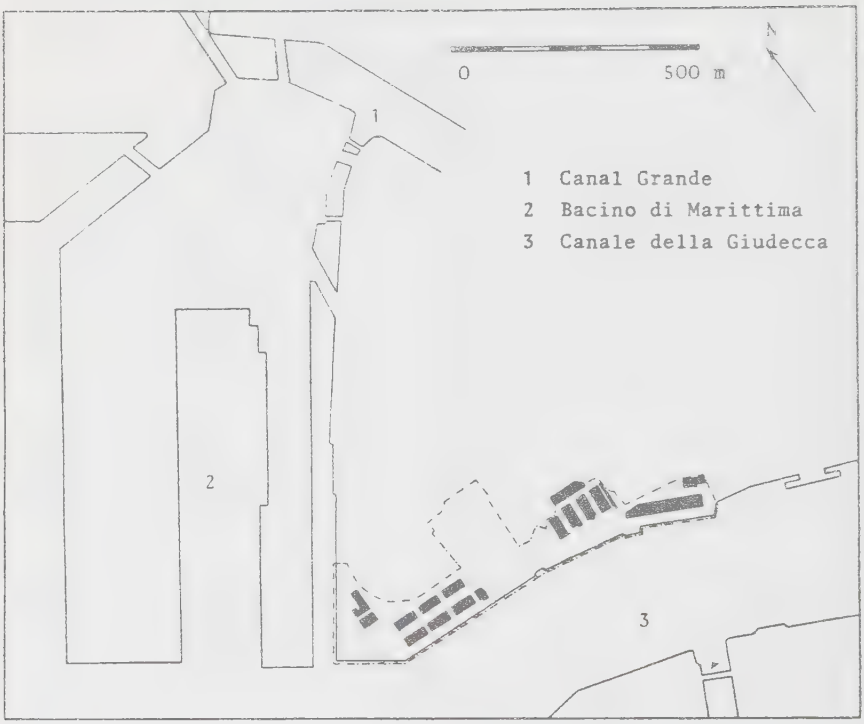
Die drei Rechnungsprüfer werden vom Schatzminister, dem Minister für öffentliche Arbeiten und dem Minister für die Handelsschiffahrt ernannt.

Die folgenden Abteilungen führen die praktische Verwaltungsarbeit aus: Betrieb und Arbeit, Technik, Handel und Buchführung. [1)]

Zu den wichtigsten Kontrollbefugnissen des Ministers für die Handelsschiffahrt

---

1) Vgl. Il Porto di Venezia, S. 13/14.



Freihafen VENEDIG (Italien)

gehört, daß er, in Übereinstimmung mit dem Schatzminister, Bilanz und Haushaltsplan des Provveditorato genehmigen muß (Art. 15 des Gesetzesdekrets Nr. 503).

b) Depositi franchi (Freilager)

Genua: Das älteste der heute bestehenden Freiläger, das von Genua, wird seit seiner Gründung 1877 von der örtlichen Camera di Commercio, Industria, Artigianato e agricoltura (Handelskammer) nach Maßgabe des Regolamento interno vom 27. September 1957 verwaltet. Die Handelskammer bewirtschaftet jedoch nicht die gesamte Fläche von heute nur noch ca. 6.000 m^2 (noch vor dem Kriege betrug die Fläche 21.430 m^2) selbst, sondern hat einen Teil privaten Firmen überlassen; zum Teil stehen die Gebäude auch in privatem Eigentum, unterliegen jedoch der Überwachung durch die Handelskammer.

Die Verwaltung des Deposito franco wird von für diese Aufgabe besonders bestimmten Angestellten der Handelskammer unter der Leitung eines eigenen Direktors wahrgenommen. Alle zwei Jahre wird aus dem Kreis der Angehörigen der Kammer ein fünfköpfiger Verwaltungsrat gewählt, der die Arbeit des Direktors und seiner Untergebenen zu überwachen und für die Funktionsfähigkeit des Freilagers zu sorgen hat. [1]

Palermo: Das Freilager von Palermo wird, ähnlich wie das von Genua, durch die örtliche Handelskammer verwaltet und bewirtschaftet.

Livorno: Das 1883 gegründete Deposito franco von Livorno wird von der Gemeinde verwaltet und bewirtschaftet. Der Bürgermeister ernennt einen Geschäftsführer. [2]

Neapel: Im Hafen von Neapel gibt es zwei Depositi franchi, die beide von privaten Unternehmen betrieben werden.

Die Aktiengesellschaft "Magazzini generali, silos e frigoriferi S.p.A." betreibt ein Freilager auf dem Vittorio-Emanuele II.-Pier. Die Gesellschaft hatte schon 1949 eine provisorische Genehmigung von der Oberzolldirektion Neapel erhalten; diese Genehmigung wurde 1957 in eine endgültige umgewandelt. [3]

Das Deposito franco hat heute eine Grundfläche von 7.560 m^2 und besteht aus drei Lagerhäusern von 9.180 m^2 und einer Freilagerfläche von 2.500 m^2.

---

1) Vgl. Starrett, in: Foreign Trade Zones, S. 234, 235.
2) Vgl. Mac Vitty, in: Foreign Trade Zones, S. 247, 248.
3) Dekret des Präsidenten der Republi Nr. 734 vom 13. Mai 1957; Gazzetta Ufficiale Nr. 213 vom 28. August 1957, 3176.

Die "Compagnia Marittima Meridionale S.p.A.", ebenfalls eine Aktiengesellschaft, erhielt 1962 [1] die Genehmigung, ein Freilager auf dem Kai "Porta di Massa" zu betreiben. Es wurde 1967 eröffnet und besteht aus einem Gebäude mit ca. 3.000 m^2 Fläche.

Die Tarife für beide Depositi franchi werden von dem "Ente Autonomo del Porto di Napoli" in Übereinstimmung mit der Handelskammer festgelegt.

Bari: Auch das Deposito franco im Hafen von Bari wird von einer Aktiengesellschaft, der "Depositi Portuali S.p.A.", betrieben. Es wurde 1957 genehmigt [2] und 1959 erweitert. Zur Zeit umfaßt es eine Grundfläche von 7.300 m^2 mit vier Lagerhäusern (3.055 m^2) für Kolonialwaren, Gewürze, Schmieröle, Tabak und Schiffsbedarf sowie eine Freilagerfläche.

Imperia: Das Freilager im Hafen von Imperia-Porto Maurizio (westlich von Genua) wird von der "Società Anonima Ligure Stabilimenti Oleari" betrieben.

---

1) Dekret des Präsidenten der Republik Nr. 1903 vom 17. September 1962; Gazzetta Ufficiale Nr. 37 vom 9. Februar 1963, 715

2) Dekret des Präsidenten der Republik Nr. 365 vom 9. Januar 1957, Gazzetta Ufficiale Nr. 141 vom 5. Juni 1957, 2115.

ABSCHNITT 3
Entwicklung der Freihäfen in den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft

1. Frankreich

Ähnlich wie in den italienischen Staaten waren auch in Frankreich im 17. Jahrhundert einigen Städten Freihafenprivilegien verliehen worden. So war auf die Initiative Colberts Marseille unter Ludwig XIV. "Freihafen" geworden, [1] später kamen Bayonne und Dünkirchen hinzu. [2]

Die französische Revolution beseitigte die Vorrechte dieser Städte, da sie in Widerspruch zu ihren Prinzipien der Neugestaltung des Landes standen. [3] Insbesondere Marseille versuchte darauf zur Zeit des napoleonischen Kaiserreichs, die verlorengegangenen Freiheiten wiederzugewinnen. Eine ihm angebotene Freihafenzone im modernen Sinne, also einen Freihafen, der sich auf den Hafen selbst beschränkte, lehnte Marseille jedoch als ungenügend ab. Nach dem Sturz Napoleons erhielt die Stadt auch tatsächlich ihren alten Status der vollständig außerhalb der Zollgrenzen gelegenen "freien Stadt" zurück. Allerdings hatten sich in der Zeit, in der Marseille durch keine Zollschranken vom Hinterland getrennt wurde, derartig starke wirtschaftliche Beziehungen zu dem übrigen Frankreich herausgebildet, daß die Vorteile der wiedergewonnenen zollrechtlichen Freiheit von den Nachteilen der erneuten völligen Isolierung weit übertroffen wurden. 1817 gab daher Marseille seine Stellung endgültig auf. [4] Seitdem hat es in Frankreich keine Freihäfen mehr gegeben. Zwar entwickelte sich zu Beginn dieses Jahrhunderts eine starke Bewegung, die für die Einrichtung von Freihäfen eintrat, [5] im Ergebnis jedoch ohne Erfolg blieb. Insbesondere legte man damals Wert auf Freihäfen als Standort für eine Exportindustrie. Diese Bewegung spiegelt sich wider in der umfangreichen französischen Literatur jener Jahre zum

---

1) Durch Erlaß vom 26. März 1669. Auszugsweise zitiert in: Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la Zona Franca en Cádiz, S. 52/53.

2) Vgl. Haas, in: Academie de Droit International, Recueil des Cours 1928, Band 21, S. 388.

3) Vgl. Haas, aaO, S. 389.

4) Vgl. Haas, aaO, S. 391; Thoman, S. 16; Hübner, S. 82/83.

5) Vgl. Haas, aaO, S. 377; Vial-Levêque, in: 15th International Congress of Navigation Venedig 1931 (Sammelband), S. 16.

Thema "Freihäfen" [1] sowie in verschiedenen Gesetzesvorschlägen, [2] die die Schaffung von Freihäfen zum Ziele hatten. Ende der 20er Jahre beantragte zum Beispiel der "Port Autonome de Bordeaux" eine Freihafenzone für seinen Hafen, die in erster Linie für den Umschlag, die Lagerung und Veredelung von Gütern aus den französischen Kolonien bestimmt sein sollte. [3]

Am 24. Mai 1938 [4] wurde schließlich ein Dekret erlassen, das die Möglichkeit eröffnete, in allen See- oder Flußhäfen einen Teil des Hafengebiets als "zone franche maritime ou fluviale" vom Zollgebiet auszuschließen (Art. 1 Abs. 1). Die Vorschriften dieses Dekretes wurden im wesentlichen in das Zollgesetz von 1948 (Dekret Nr. 48-1985 vom 8. Dezember 1948) [5] übernommen (Art. 286 - 298). Weder von der Freihafenordnung von 1938 noch von Art. 286 des Zollgesetzes von 1948 ist Gebrauch gemacht worden. Soweit bekannt, gibt es zur Zeit auch keine auf Einrichtung einer Freihafenzone zielenden Bestrebungen.

2. Belgien und Niederlande

In den belgischen und niederländischen Häfen gibt es im Gegensatz zu den konkurrierenden deutschen Nordseehäfen keine Freihäfen oder Freihafenzonen. Vielmehr verläßt man sich hier auf ein System von Zollagern, das die Aufgaben eines Freihafens in Hinsicht auf die zollfreie Lagerung von Waren und günstige Wiederausfuhrbedingungen erfüllen soll.

Dennoch besteht in Belgien seit langem die Möglichkeit, Freihäfen im Sinne dieser Untersuchung einzurichten. Auf Grund des Niederlagegesetzes vom 4. März 1846, [6] das noch heute gilt, können sogenannte "Entrepôts francs" oder "Vrije entrepots" (freie Niederlagen) in Antwerpen, Brügge, Gent und Ostende eröffnet werden, die aus einer vollkommen gesondert gelegenen, abge-

---

1) Zum Beispiel: Boucher, Edmond, Des Ports Francs, Paris 1902; Boussuet, Jacques, Ports Francs et Zones Franches; Musset, Georges, Les Port Francs; Masson, Paul, Ports Francs d'autrefois et d'aujourd'hui; sämtlich Paris 1904, usw.

2) Siehe Haas, S. 377.

3) Vgl. Vial-Levêque, aaO, S. 17.

4) Journal Officiel de la République Francaise Nr. 123 vom 25. Mai 1938, S. 5881; deutsche Übersetzung DHA 1938, S. 3266 ff.

5) Journal Officiel de la République Francaise Nr. 1 vom 1. Januar 1949, S. 28; deutsche Übersetzung DHA 1955, S. 278 ff.

6) Code des Douanes Belges, S. 292; deutsche Übersetzung DHA 1937, S. 3815 ff.

schlossenen Anlage mit einem oder mehreren Hafenbecken und Lagerhäusern bestehen und in bezug auf die Erhebung der stattlichen Abgaben dem Ausland gleichgestellt sind (Art. 1 § 1, Art. 3 § 1, Art. 26). Bislang ist jedoch von der Einrichtung einer solchen "freien Niederlage" abgesehen worden, weil für sie offenbar kein Bedürfnis besteht.

In den Niederlanden sind nach dem Zollgesetz vom 26. Januar 1961 [1] derartige "freie Niederlagen", die ein abgeschlossenes Gebiet umfassen, nicht vorgesehen. Seit jeher hat man sich hier auf die eigentlichen Zollager beschränkt. Umso erstaunlicher scheint zu sein, daß in dem Anhang zu der Freizonen-Richtlinie der EWG, der die Freizonen im Sinne der Richtlinie nennt, "publieke en particuliere entrepots" nach niederländischem Recht aufgeführt sind. In der Begründung zum Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Freizonen-Richtlinie des Rates heißt es dazu:

> "In den Mitgliedstaaten gibt es aber außer den traditionellen Zollagern derartige Zonen:
>
> ...
>
> die Niederlande haben auf ihrem Hoheitsgebiet, vor allem in ihren Häfen Lager geschaffen (Publieke entrepots), die ihrem Betrieb und ihren besonderen Überwachungsmodalitäten nach mehr einem Freihafen als einem klassischen Zollager ähneln." [2]

Demzufolge scheint also der EWG-Ministerrat der Auffassung zu sein, öffentliche Lager und Privatlager in den niederländischen Häfen entsprächen einem Freihafen (Privatlager sind auf Wunsch der Niederlande zu den schon im Richtlinien-Vorschlag genannten öffentlichen Lagern hinzugekommen). Wie diese beiden Zollager-Typen in der Praxis aussehen und ob sie tatsächlich in dem vom Rat angenommenen Umfang einem Freihafen gleichen, so daß sie der Freizonen-Richtlinie zu unterstellen sind, soll im folgenden untersucht werden. [3]

---

1) Algemene Wet inzake de douane en de accijnzen, Staatsblad Nr. 31 vom 21. Februar 1961, S. 95; deutsche Übersetzung DHA 1963, S. 1317 ff.

2) Bundesrats-Drucksache 229/68, S. 6.

3) Hier sei nur folgendes bemerkt: Interessant ist, daß aus der von der Kommission gebrauchten Formulierung hervorgeht, ein Freihafen sei an sich mehr als jedes Zollagersystem (das in den Niederlanden lediglich einem Freihafen "ähnele"), während Rotterdam propagiert, "freier als ein Freihafen" zu sein.

ABSCHNITT 4

Niederlande

Während bislang die Meinung, es gebe in den Niederlanden keine Freihäfen oder Freizonen, sondern nur ein besonderes Zollagersystem, unangefochten war, werden auf Grund der EWG-Freizonen-Richtlinie zwei niederländische Lager - das "publiek entrepot" und das "particulier entrepot" - den Freizonen, die anderen - das "fictief entrepot" und das fabrieksentrepot" - auf Grund der EWG-Zollager-Richtlinie den Zollagern zugezählt. Das niederländische Zollrecht behandelte hingegen wenigstens bis zum Inkrafttreten der Richtlinien und der darauf vorgenommenen Gesetzesänderungen alle vier "entrepots" g l e i c h. Obwohl "publieke" und "particuliere entrepots" von der EWG-Richtlinie zu den Freizonen gerechnet werden, bleibt zweifelhaft, ob sie auch nach den oben aufgestellten allgemeinen Maßstäben (vgl. S. 5 ff., insbesondere S. 8 ff.) als "freie Hafengebiete" angesehen werden und damit Gegenstand dieser Untersuchung sein können.

I. Untersuchung der niederländischen "entrepots"

Als Begründung zu der Aufnahme der "publieke entrepots" in den Anhang der Freizonen-Richtlinie wird angegeben, daß sie "ihrem Betrieb und ihren besonderen Überwachungsmodalitäten nach eher einem Freihafen als einem klassischen Zollager ähneln". [1] Auf Betreiben der Niederlande wurden schließlich auch die "particuliere entrepots" der Freizonen-Richtlinie unterstellt.

Ob diese Aufteilung der niederländischen Lager unter Freizonen und Zollager zu Recht erfolgt ist, oder ob lediglich praktische Erwägungen, insbesondere ein größerer Freiheitsspielraum bei den Freizonen, ausschlaggebend gewesen sind, soll mit Hilfe folgender Untersuchungen festgestellt werden:

(1) durch eine Abgrenzung der Freizonen zu den Zollagern auf Grund der entsprechenden EWG-Rechtsvorschriften und der auf der Grundlage dieser Abgrenzung vorzunehmenden Einordnung der "publieke" und "particuliere entrepots" in ihrer Ausgestaltung nach niederländischem Recht vor und nach den in Durchführung der Richtlinien erfolgten Änderungen und

---

1) Begründung zum Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Freizonen-Richtlinie des Rates, Bundesrats-Drucksache 229/68, S. 6.

(2) durch eine Untersuchung der Einrichtungen von "publieke" und "particuliere entrepots" und ihrer Betriebs- bzw. Überwachungsmodalitäten.

1. Rechtscharakter von "publieke" und "particuliere entrepots" bzw. Freizonen und Zollagern

a) EWG-Recht

Die EWG-Freizonen-Richtlinie definiert in Art. 1 Abs. 2 "Freizone" wie folgt:

> "Als Freizone ist, ungeachtet der in den Mitgliedstaaten verwendeten Bezeichnung, jedes abgegrenzte Gebiet anzusehen, das ... geschaffen wurde, um die dort befindlichen Waren für die Anwendung der Zölle ... als nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlich zu betrachten."

Das abgegrenzte Gebiet wird also in dieser Hinsicht aus dem Zollgebiet ausgeschlossen, was zur Folge hat, daß für Waren innerhalb dieses Gebietes keine Zölle zu zahlen sind.

Zum "Zollager" heißt es dagegen in Art. 2 Abs. 1 der Zollager-Richtlinie:

> "Das Zollagerverfahren bewirkt, daß während der Lagerung der Waren Zölle ... nicht erhoben werden."

Nicht der bloße Aufenthalt der Waren ist maßgeblich, sondern das Verfahren.

In ihren tatsächlichen Wirkungen in Hinblick auf die Entrichtung von Zöllen entsprechen sich also Freizone und Zollager. Jedoch ergibt sich schon aus dem Wortlaut ein rechtlicher Unterschied: im ersten Fall wird nur festgestellt, daß die Waren als außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft befindlich angesehen werden, während sich die Folge notwendig daraus ergibt, daher auch keiner besonderen Erwähnung bedarf; im zweiten Fall ist es demgegenüber erforderlich, ausdrücklich zu bestimmen, daß die Zölle nicht erhoben werden, weil dies an sich geschehen müßte. Der grundsätzliche Unterschied zwischen Freizone und Zollager folgt mithin auch aus den EWG-Bestimmungen: im Zollager befindet sich die Ware im Zollgebiet, in der Freizone zumindest fiktiv außerhalb.

Da die Ware im Zollager bereits die Zollgrenze überschritten hat, schreibt Art. 5 Abs. 1 S. 1 der Zollager-Richtlinie die grundsätzliche Gestellung der Waren vor, die nur unterlassen werden kann, wenn die zollamtliche Überwa-

chung gewährleistet ist. Eine schriftliche Anmeldung ist immer erforderlich.

Ähnliche Bestimmungen fehlen in der Freizonen-Richtlinie.

Ebenso schreibt die Zollager-Richtlinie im Gegensatz zur Freizonen-Richtlinie bestimmte Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen der Zollbehörden während der Lagerung vor.

Neben diesen rein rechtlichen Unterschieden sind Freizonen und Zollager in den EWG-Richtlinien in verschiedenem Umfang privilegiert, was jedoch keine übermäßige praktische Bedeutung haben dürfte:

- die Lagerungsdauer ist in den Freizonen unbegrenzt, während sie in einem Zollager fünf Jahre beträgt;
- in Freizonen wie Zollagern dürfen die Waren den (handels-)üblichen Behandlungen unterzogen werden, die in einer besonderen Liste aufgeführt sind, andere als die üblichen Behandlungen können nur unter den Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs ausgeführt werden; in den Freizonen dürfen darüber hinaus auch Waren, die die Voraussetzungen der Art. 9 und 10 des EWG-Vertrages erfüllen (z.B. Waren des freien Verkehrs oder zollfreie Waren), anderen Behandlungen unterzogen werden.

b) Niederländisches Recht und Einordnung der niederländischen Lager in die Kategorien "Freizone" bzw. "Zollager" nach den EWG-Richtlinien

Zu den Zollagern (Douane-entrepots) hieß es in Art. 30 Abs. 1 des "Algemene wet inzake de douane en de accijnzen" [1]:

> "Zollager sind Einrichtungen, in denen Zollgut bis zu seiner weiteren Verwendung eingelagert wird und darin unbestimmte Zeit verbleiben kann, ohne daß eine Abgabe fällig wird."

Art. 31 Abs. 1 des Algemene wet bestimmte, daß öffentliche Lager (publieke entrepots), Privatlager (particuliere entrepots), Vormerklager (fictieve entrepots) und Fabriklager (fabrieksentrepots) zu den Zollagern nach Art. 30 Abs. 1 gehörten.

Die rechtliche Stellung der vier Zollager unterschied sich somit nicht.

In Durchführung der EWG-Richtlinien wurde Art. 30 Abs. 1 insofern geändert, als "und darin unbestimmte Zeit verbleiben" gestrichen und stattdessen in Art. 31 ein Absatz angefügt wurde, der anordnet, daß in einem "entrepot" eingela-

---

1) Gesetz vom 26. Januar 1961, Staatsblad Nr. 31, S. 95.

gerte Waren darin unbestimmte Zeit verbleiben können, mit Ausnahme der Waren, die in einem "fictief entrepot" oder einem "fabrieksentrepot" eingelagert werden, die darin höchstens fünf Jahre verbleiben dürfen (Art. I F und G des Änderungsgesetzes vom 18. Dezember 1962 [1]).

Die rechtliche Stellung der Zollager wurde hingegen nicht geändert, es blieb bei der oben zitierten Definition für a l l e vier Einrichtungen. Diese Definition entspricht aber der in Art. 2 Abs. 1 der Zollager-Richtlinie, nach der sich die Waren wohl innerhalb des Zollgebietes befinden, aber trotzdem keine Zölle erhoben werden.

Das niederländische Recht gibt somit keine Anhaltspunkte dafür, daß die Waren als außerhalb des niederländischen Zollgebiets angesehen werden [2], und schon gar nicht läßt sich ihm ein rechtlicher Unterschied zwischen "publieke" und "particuliere entrepots" auf der einen, "fictieve" und "fabriesentrepots" auf der anderen Seite entnehmen, wie er aus ihrer unterschiedlichen Zuordnung in den EWG-Richtlinien folgen müßte.

Weder nach der Definition der "Freizone" in der EWG-Richtlinie, noch nach der davon abgeleiteten Definition des "freien Hafengebiets" erfüllen "publieke" und "particuliere entrepots" die rechtlichen Voraussetzungen dieser Einrichtungen, sondern sie sind in dieser Hinsicht als echte Zollager anzusehen.

2. Einrichtungen der "publieke" und "particuliere entrepots"

Im Tatsächlichen wird für ein freies Hafengebiet (als Unterfall der Freizone) ein abgegrenztes G e b i e t verlangt, d.h. es muß aus einer mehr oder weniger großen Land- und eventuell auch Wasserfläche mit Schuppen, Lagerhäusern und Verkehrswegen bestehen.

Diese Voraussetzung wird von den "publieke" und "particuliere entrepots" nicht generell erfüllt: meist bestehen sie nur aus einem Schuppen oder Lagerhaus o h n e dazugehöriges Gebiet. Es gibt jedoch auch "publieke entrepots", die ein "Gebiet" in diesem Sinne umfassen, so das "Vrij entrepot der gemeente Rotterdam". Das niederländische Recht verlangt also nicht für die "publieke" und "particuliere entrepots", daß sie aus einem Gebiet bestehen, kennt jedoch

---

1) Staatsblad Nr. 589, S. 1463.

2) Das aber verlangt Art. 1 Abs. 2 der Freizonen-Richtlinie für eine Freizone.

diese Möglichkeit. [1]

Da jedoch, wie oben dargestellt, die rechtliche Konstruktion der niederländischen Lager nicht die einer Freizone ist, sind daher allenfalls die Einrichtungen, die wirklich ein Gebiet umfassen, als den "freien Hafengebieten" im Sinne dieser Arbeit ähnlich zu betrachten.

3. Betriebs- und Überwachungsmodalitäten der "publieke" und "particuliere entrepots"

Die Grundsätze dazu ergeben sich aus den Art. 31 Abs. 2 und 3 Algemene wet:

> "Das publiek entrepot ist ein Zollager ..., das amtlich verschlossen oder bewacht wird und zur Lagerung von Waren durch jedermann bestimmt ist.
>
> Das particulier entrepot ist ein Zollager ..., das amtlich verschlossen wird und zur Lagerung von Waren durch den Inhaber bestimmt ist."

Hiernach kann das "particulier entrepot" keinesfalls den Freizonen zugezählt werden, da diese nicht zollamtlich verschlossen sein dürfen; das ist gerade ein typisches Merkmal für ein Zollager.

Anders verhält es sich mit dem "publiek entrepot", das durch jedermann genutzt werden kann und bei dem die zollamtliche Bewachung ausreichend ist. Bei derart bewachten, unverschlossenen "publieke entrepots" ist in der Tat große Ähnlichkeit mit einer Freizone gegeben.

II. Ergebnis

Der Rechtscharakter der niederländischen "publieke" und "particuliere entrepots" unterscheidet sich nach dem oben S. 129 Gesagten nicht von dem der "fiktieve entrepots" und der "fabrieksentrepots"; alle vier sind in ihrer heutigen Ausgestaltung nach wie vor als Zollager anzusehen. In ihnen werden keine Zölle erhoben, weil das besondere Kontrollverfahren die Gefahr von Zollhinterziehung und ähn-

1) Darin liegt der Unterschied zu den italienischen "Depositi franchi" und den spanischen "Depositos francos"; diese liegen, was die Erhebung von Zöllen anbetrifft, außerhalb der Zollgrenze oder werden so angesehen, erfüllen also die rechtlichen Merkmale einer Freizone, während sie in manchen Fällen tatsächlich einem Zollager ähneln.
So ausdrücklich für die italienischen Depositi franchi Trombetta, in: R. università degli Studi, Genova, Facoltà di Economia e commercio, Annuario di studi e ricerche 1939/40 - 1940/41, S. 478.

lichen Vergehen ausschließt, nicht aber, weil sie wirklich oder fiktiv außerhalb des Zollgebiets im Sinne des Gebiets, in dem die Zollschuld entsteht, gelegen sind.

An ihrer Charakterisierung als Zollager wird nichts durch den Umstand geändert, daß entsprechend dem Anhang zur Freizonen-Richtlinie "publieke" und "particuliere entrepots" den Freizonen zugezählt werden. Zweck der EWG-Richtlinien über Freizonen und Zollager ist allein, eine einheitliche Anwendung des Gemeinsamen Zolltarifs zu gewährleisten, nicht aber ein gemeinschaftliches System für Zollager und Freizonen zu schaffen.[1] Daher überließ man es den Mitgliedstaaten, ihre entsprechenden zollrechtlichen Einrichtungen entweder unter die Zollager- oder die Freizonen-Richtlinie zu subsumieren. Diese Entscheidungen der Mitgliedstaaten wurden ohne eingehende Überprüfung akzeptiert. Die Begründung zur Freizonen-Richtlinie besagt ja auch nur, daß die "publieke entrepots eher einem Freihafen als einem klassischen Zollager ähneln",[2] sie daher nach dieser Richtlinie zu behandeln, nicht aber, daß sie wirklich Freizonen seien. Die Tatsache, daß bestimmte Einrichtungen in dem Anhang der Freizonen-Richtlinie aufgeführt sind, läßt somit keine unbedingten Schlüsse auf ihre rechtliche Einordnung zu. Vielmehr haben bei der Aufnahme in den Anhang Zweckmäßigkeitserwägungen den Ausschlag gegeben. So wird das größere Ausmaß an Bewegungsfreiheit und Spielraum in der Freizonen-Richtlinie die Niederlande bewogen haben, "particuliere" und "publieke entrepots" den Freizonen zuzuordnen, ohne ihren rechtlichen Charakter entscheidend zu berücksichtigen.

Wenn auch die bloße Aufnahme einer bestimmten nationalen zollrechtlichen Institution in den Anhang der Freizonen-Richtlinie ihren eigentlichen Charakter nicht zu ändern vermag, so hat dies doch die Bedeutung, daß auf sie die Richtlinien-Bestimmungen über Freizonen anzuwenden sind. Obwohl dies nicht ihrem Rechtscharakter entspricht, gelten daher die "publieke" und "particuliere entrepots" als Freizonen im Sinne des EWG-Rechts; insoweit ist die Aufnahme in den Katalog der Freizonen im Anhang zur Freizonen-Richtlinie allein maßgeblich (vgl. Art. 1 Abs. 3a) der Freizonen-Richtlinie).

Obwohl "publieke" und "particuliere entrepots" ihrer heutigen Ausgestaltung nach an sich Zollager geblieben sind, ist den Niederlanden durch die Unterordnung unter die Freizonen-Richtlinie die Möglichkeit eröffnet, sie durch eine weitergehende rechtliche und tatsächliche Anpassung zu echten Freizonen im

---

1) Vgl. dazu die Präambel der Freizonen- bzw. Zollager-Richtlinie.
2) Hervorhebung vom Verfasser.

Sinne der Definition der Freizonen-Richtlinie umzugestalten. [1] Sie können dann, sofern die übrigen oben S. 12/14 verlangten Voraussetzungen für ein "freies Hafengebiet" erfüllt sind, Freihäfen oder Hafenfreizonen im Sinne dieser Untersuchung sein. Zur Zeit ist das jedoch nicht der Fall, so daß die eingangs [2] gestellte Frage, ob es in den Niederlanden "freie Hafengebiete" gibt, verneint werden muß.

Aus dem Umstand, daß die niederländischen "publieke" und "particuliere entrepots" in ihrer heutigen rechtlichen, vor allem aber in ihrer tatsächlichen Ausgestaltung nicht als "freie Hafengebiete" im Sinne dieser Untersuchung gelten können, folgt im übrigen, daß eine ausführliche Darstellung entsprechend der oben S. 5 gegebenen Beschränkung auf heute in Betrieb befindliche echte "freie Hafengebiete" unterbleibt.

---

1) Es muß beachtet werden, daß nicht etwa der Begriff der Freizone in der EWG-Richtlinie so weit gefaßt worden ist, daß auch "publieke" und "particuliere entrepots" darunter fallen, sondern daß die Zuordnung der beiden Lager zu den Freizonen auf der bis zu einem gewissen Grade willkürlichen Entscheidung der Niederlande beruht. Selbst nach der Definition der EWG-Richtlinie dürften "publieke" und "particuliere entrepots" nicht zu den Freizonen zählen, sondern dies wird lediglich durch die Aufnahme in den Anhang zur Richtlinie bewirkt.

2) S. 126.

ABSCHNITT 5
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Skandinavien

1. Dänemark

Dänemark besitzt seit 1894 einen Freihafen in Kopenhagen. Die Einrichtung dieses Freihafens ist eng verbunden mit dem 1887 begonnenen Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Nord-Ostsee-Kanal, im internationalen Schiffahrtsverkehr als Kiel-Kanal bekannt). [1] Bis dahin hatte Kopenhagen auf Grund seiner Lage am Sund eine einzigartige, unangefochtene Position als Handels- und Umschlagszentrum für den gesamten Ostseeraum. Diese Position glaubte man in Kopenhagen durch den Kanal, der eine neue Möglichkeit eröffnete, in die Ostsee zu gelangen, gefährdet. Das richtige Mittel, sich die Stellung des "clearing house" [2] für den Ostseehandel zu sichern, sah man in der Einrichtung eines Freihafens nach dem Vorbild Hamburgs (und, in einem geringeren Maße, Bremens) mit gut ausgebauten Kai- und Umschlagsanlagen. [3]

Am 31. März 1891 wurde das "Gesetz über den Freihafen von Kopenhagen" [4] erlassen. Noch im gleichen Jahre begannen die Bauarbeiten, so daß der Freihafen gegen Ende 1894, ein Jahr vor der Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, eröffnet werden konnte.

Schon am 25. April 1891 war die "Københavns Frihavns-Aktieselskab" (Kopenhagener Freihafen-Aktiengesellschaft) gegründet worden, [5] der der König durch Konzession vom 27. April 1892 auf zunächst achtzig Jahre das Recht verlieh, den Freihafen zu betreiben. [6]

Im Jahre 1960 wurde das "Gesetz über den Freihafen von Kopenhagen" neu gefaßt. Die bislang darin enthaltenen Bestimmungen, die die eigentliche Errichtung des Freihafens betrafen, wurden durch grundlegende Vorschriften über das Recht zum Betrieb des Freihafens und die Ausgestaltung der Betriebsgesellschaft

---

1) Vgl. Hassø, S. 36; Thoman, S. 80/81; sowie "Copenhagen Freeport 75 Years" in: Scandinavian Shipping Gazette, November 1969, S. 8, Dorn, S. 788.

2) So Kugler, in: Weltwirtschaftliches Archiv, 19. Band (1923), S. 215.

3) Vgl. Fugl-Meyer, in: 15th International Congress of Navigation Venedig 1931 (Sammelband), S. 3.

4) Deutsche Übersetzung in DHA 1891, S. 733.

5) Siehe § 5 der Konzess. der "Københavns Frihavns A/S" in: Bestemelser vedrørende Københavns Frihavn, S. 7.

6) Vgl. dazu Fugl-Meyer, aaO, S. 3/4; Thoman, S. 80/81.

ersetzt. Nur eine solche Gesellschaft kann den Freihafen betreiben, die vollständig im Eigentum der Kopenhagener Hafenverwaltung, einer autonomen Körperschaft unter Aufsicht des Ministers für öffentliche Arbeiten, steht. Für die nächsten vierzig Jahre wurde wiederum die Københavns Frihavns-Aktieselskab mit der Verwaltung des Freihafens betraut. [1]

1967 setzte die dänische Regierung eine Kommission zur Überprüfung des derzeit geltenden Zollgesetzes von 1959 ein, die sich u.a. mit der Frage des Freihafens von Kopenhagen befaßte. Der Vorschlag dieser Kommission für ein neues Zollgesetz, der am 18. Dezember 1970 Gesetz wurde und am 1. März 1971 in Kraft trat, enthält vom bisherigen Zollsystem erheblich abweichende Regelungen, insbesondere was die Einfuhr von Waren anbetrifft. Das neue System bei der Wareneinfuhr sieht etwa folgendermaßen aus: Alle eingeführten Waren eines Importeurs müssen beim Zoll registriert und spätestens sieben Tage nach ihrer Einfuhr von diesem zur Verzollung angemeldet werden; die Zölle für sämtliche in dem betreffenden Quartal eingeführten Waren werden jedoch erst danach auf einmal bezahlt, und zwar spätestens einen Monat, 20 Tage nach Ablauf des Quartals. Die bis dahin bestehenden Zollager (transitoplag, Frilager usw.) sieht das neue Zollgesetz nicht mehr vor, da man diese Möglichkeiten des "Zollkredits" auf Grund der allgemeinen nachträglichen Verzollung nicht mehr für erforderlich hielt. [2] Die Zollkommission erwog auch eine Abschaffung des Freihafens, da dieser nicht in das neue System passe, und seine Aufrechterhaltung eine Benachteiligung für die Händler und Importeure bedeute, die den Freihafen aus geographischen Gründen oder irgendwelchen anderen Gründen nicht benutzen könnten. Gegen eine Abschaffung oder Änderung des zollrechtlichen Status des Freihafens wandten sich hingegen die Københavns Frihavns-A/S, der Industrierat, die Großhandelsvereinigung, der Handwerksrat, die Spediteurvereinigung und der Reederverband. U.a. wurde angeführt, daß der Reexporthandel und die Vorratshaltung für den dänischen Markt in das Ausland, und zwar nach den Freihäfen von Hamburg, Malmö und Göteborg, abwandern würde. Die Mehrheit der Kommission entschied daher, daß eventuelle Nachteile in bezug auf ungleiche Zollkreditmöglichkeiten oder einen verwaltungsmäßigen Mehraufwand eine Aufhebung des zollfreien Status des Freihafens nicht rechtfertigen würde. [3]

Nach Hamburg und Bremen besitzt Kopenhagen heute einen der bedeutendsten Freihäfen der Welt. Seine ursprüngliche Funktion, Umschlagsplatz für den Ost-

---

1) Seit 1951 besitzt die Kopenhagener Hafenverwaltung alle Anteile dieser Gesellschaft, siehe Thoman, S. 86 Fußnote 5.

2) Vgl. Betaenkning, afgivet af Toldkommissionen af 1967, S. 62 ff.

3) Vgl. Betaenkning, afgivet af Toldkommissionen af 1967, S. 65/66.

seeraum zu sein, ist allerdings durch die wirtschaftliche und politische Entwicklung beeinträchtigt worden. Nunmehr dient der Kopenhagener Freihafen in erster Linie dem Importgeschäft. Der Transitverkehr macht heute weniger als 10 % des Umschlags aus. [1]

Außer in Kopenhagen gibt es in Dänemark keinen Freihafen. Zwar wurden 1968 Bestrebungen bekannt, einen zweiten Freihafen in Aalborg einzurichten, [2] doch ist man über Pläne nicht hinausgekommen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1973 ist Dänemark den Europäischen Gemeinschaften beigetreten, so daß nunmehr auch die dänische "frihavn" den Gemeinschaftsvorschriften über Freizonen unterliegt. Wegen der Einzelheiten wird auf die Vorbemerkung S. 139) verwiesen.

2. Schweden

Vorschläge, die auf die Einrichtung von Freihäfen gerichtet waren, lassen sich in Schweden bis in die 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückverfolgen. Damals ergaben Untersuchungen, daß Schweden eigene Schiffahrtsverbindungen fast nur im Ostseeraum besaß; nahezu alle überseeischen Güter erreichten das Land über Hamburg, Bremen oder Kopenhagen. Man wollte daher diesen Häfen eigene entgegensetzen, die für den Überseehandel gleichermaßen attraktiv sein sollten. Bei der Wahl der zollrechtlichen Ausgestaltung der Häfen - entweder ein Freilagersystem oder Freihäfen - entschied man sich für Freilager, da der materielle Aufwand für diese wesentlich geringer war. [3] Später sollten die Freilager eventuell in Freihäfen umgewandelt werden.

Da die Freilager nicht sonderlich erfolgreich waren - man führte das insbesondere auf ein zu starres System zurück -, wurde bereits durch königliche Verordnung vom 17. November 1907 [4] die Möglichkeit zur Einrichtung von Freihäfen geschaffen, die u.a. den Transit nach Finnland, Rußland und dem Baltikum fördern sollten. [5] Man hatte zudem in Schweden den Aufschwung des Kopen-

---

1) Vgl. Bronø, S. 6, sowie Wirtschafts-Correspondent vom 4. Dezember 1958, S. 8, und vom 24. Dezember 1959, S. 73.

2) Siehe "Freihafenpläne für Aalborg", in: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 22. Oktober 1968, S. 17.

3) Vgl. dazu Thoman, S. 94. Zur Prüfung der Frage war ein besonderes "Frihamnskommitténs" eingesetzt worden, vgl. Jansson, Svenska Frihamnsförfattningar, S. 10.

4) Jansson, Svenska Frihamnsförfattningar, S. 9 ff.

5) Vgl. Walqvist, in: World Ports, Mai 1952, S. 16.

hagener Freihafens vor Augen und wollte Ähnliches im eigenen Land erreichen.

Auf Grund dieser Verordnung genehmigte der König am 12. Mai 1917 der Stadt Malmö die Errichtung und den Betrieb eines Freihafens. Entsprechende Genehmigungen wurden der Stadt Göteborg am 11. Oktober 1918 und der Stadt Stockholm am 31. Januar 1919 erteilt. [1] Der Freihafen von Stockholm wurde noch im gleichen Jahr eröffnet, während die Freihäfen von Göteborg und Malmö erst 1922 ihren Betrieb aufnahmen. [2]

Im Jahre 1935 wurde die "Freihafenverordnung" von 1907 und die übrigen die Freihäfen betreffenden Rechtsvorschriften neu gefaßt, die bis auf wenige Änderungen noch heute gelten.

Auch in Schweden wird bisweilen die Ansicht vertreten, Freihäfen seien heute nicht mehr notwendig. Ein im Jahre 1965 eingesetzter Ausschuß für Zollfragen äußerte sich jedoch im März 1970 dahingehend, daß die Einrichtung der Freihäfen bis auf weiteres beibehalten werden sollte. Zunächst solle man Erfahrungen mit den von ihm vorgeschlagenen Änderungen des Zollverfahrens sammeln. [3]

Im Gegensatz zu dem Kopenhagener Freihafen entwickelte sich in den schwedischen Freihäfen von vornherein kein nennenswerter Transithandel. Sie bilden daher lediglich "Verteilungszentren" für den schwedischen Markt. [4]

---

1) Durch sogen. "kungl. resolutioner". Vgl. Jansson, Svenska Frihamnsförfattningar, S. 10.

2) Vgl. Dieden, in: 15th International Congress of Navigation Venice 1931 (Sammelband), S. 6/7; Thoman, S. 95.

3) Das vorgeschlagene neue Zollverfahren sieht vor, daß alle Waren bei der Einfuhr durch Abgabe einer Anmeldung für das Transportmittel mit einem spezifizierten Verzeichnis der geladenen Waren angemeldet werden sollen. Die Anmeldung gibt an, ob die Waren sofort verzollt, im "Zollabfertigungslager" eingelagert, an einen zugelassenen und registrierten Importeur weiterversandt oder zum Transit abgefertigt werden sollen. Einlagerung in "Zollabfertigungslager" bedeutet, daß Waren, die z.B. aus transporttechnischen Gründen in einem Hafen oder anderem Umschlagsplatz ausgeladen und gelagert werden, später auf andere Weise zollabgefertigt werden können. - Die Zollager sollen nach diesem Vorschlag anders als in Dänemark nicht abgeschafft werden. Vgl. Betaenkning afgivet af Toldkommissionen af 1967, S. 233.

4) Walqvist, aaO, S. 16.

3. Finnland

Der dritte an der Ostsee liegende skandinavische Staat, Finnland, beabsichtigte schon in den 20er Jahren, wie Dänemark und Schweden Freihäfen einzurichten. Insbesondere hoffte man, dadurch den Transithandel nach Rußland ausbauen zu können. Die rechtliche Grundlage wurde mit dem Gesetz über Freihäfen und Freilager vom 31. März 1921 [1] geschaffen.

Besonders weit waren die Pläne für einen Freihafen in Hanko (Hangö) gediehen. Es war bereits eine besondere Betriebsgesellschaft gegründet worden, die mit Regierungskrediten den Bau des zukünftigen Freihafens begann. Bei Fertigstellung des ersten Kais und einiger Lagerhäuser geriet die Gesellschaft jedoch in finanzielle Schwierigkeiten und wurde vom Staat übernommen. Das Freihafenprojekt wurde zunächst fallengelassen. [2]

Durch das Zollgesetz vom 8. September 1939 [3] wurde das oben erwähnte Freihafengesetz aufgehoben und die Bestimmungen über Freihäfen und Freilager in das Zollgesetz selbst aufgenommen (§§ 71 ff.). Freilager und Freihäfen nach finnischem Recht unterscheiden sich im wesentlichen nur dadurch, daß letztere eigene Hafenanlagen besitzen.

1954 trat die Stadtverwaltung von Hanko an die zuständigen Ministerien heran, um das Freihafenprojekt erneut prüfen zu lassen. Es wurde eine Kommission eingesetzt, die in ihrem 1958 erstatteten Bericht vorschlug, ein Freilager in Hanko einzurichten. Diesem Vorschlag wurde entsprochen und 1962 eröffnete die "Hangö Allmänna Frilager AB - Hangon Yleinen Vapaavarasto Oy" das Freilager. [4] 1963 bzw. 1964 folgten Freilager in Turku und Helsinki. Schon 1965 erhielt die "Freilager AG" in Hanko die Genehmigung zur Eröffnung eines Freihafens auf der Halbinsel Tulludden. [5] Der Name der bisherigen "Allgemeinen Freilager AG" wurde daraufhin in "Oy Suomen Vapaasatama - Finlands Frihamn AB" umgeändert.

Bislang ist der Freihafen in Hanko, dessen Zugang wegen der günstigen geographischen Lage auch in strengen Wintern offengehalten werden kann, der einzige in Finnland. Die Freilager von Turku und Helsinki liegen unmittelbar im Hafengebiet und sind daher als Hafenfreizonen anzusehen. Weitere Freilager sind in

---

1) Finlands Författningssamling 1921, S. 314.
2) Vgl. Wilkinson, in: Foreign-Trade Zones, S. 144/145; Kugler, aaO, S. 211, und Wahlström, in: Norges Handels- og Sjøfartstidende vom 26. August 1961, S. 9.
3) Deutsche Übersetzung in DHA 1966, S. 533.
4) Vgl. Wahlström, aaO.
5) Vgl. Heeckt, in: Handbuch der europäischen Seehäfen, Band II, S. 115.

Kotka und Vasa geplant, doch steht die finnische Regierung diesen Absichten ablehnend gegenüber. [1)]

Die finnischen Freihäfen und Freilager dienen vornehmlich als Importlager für das eigene Land und besitzen z.B. für die Einfuhr von Kraftfahrzeugen erhebliche Bedeutung.

---

1) Heeckt, aaO.

ABSCHNITT 6

Dänemark

Vorbemerkung:

Dänemark ist mit Wirkung vom 1. Januar 1973 den Europäischen Gemeinschaften beigetreten (vgl. den Vertrag zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften und Dänemark, Irland, Norwegen sowie Großbritannien und Nordirland vom 22. Januar 1972, ABl Nr. L 73 vom 27. März 1972, S. 5 ff.; ferner den Beschluß des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Aufnahme der genannten vier Staaten vom 22. Januar 1972, ABl Nr. L 73 vom 27. März 1972, S. 4). Gemäß Art. 152 der Akte über die Beitrittsbedingungen und die Anpassungen der Verträge (ABl Nr. L 73 vom 27. März 1972, S. 14 ff.) ist Dänemark gehalten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um das staatliche Recht in Einklang mit der Richtlinie des Rates vom 4. März 1969 zur Harmonisierung der Rechts- u. Verwaltungsvorschriften über Freizonen (welche gemäß Art. 149 der Akte vom Zeitpunkt des Beitritts an als an die neuen Mitgliedstaaten gerichtet gilt) zu bringen. Durch Ziff. 26 des Anhanges I (Liste zu Art. 29 der Beitrittsakte) wird der Anhang zur Freizonen-Richtlinie, der die als "Freizone" im Sinne der Richtlinie geltenden Einrichtungen nennt, um die dänischen Freihäfen ergänzt, so daß auch diese der Freizonen-Richtlinie unterliegen. Es liegen jedoch noch keine Rechtsvorschriften vor, in denen eine Anpassung des dänischen Freihafenrechts an die Freizonen-Richtlinie erfolgt ist. Insbesondere der Bereich "Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren" bedürfte einer solchen Anpassung, da diese Tätigkeiten nach Art. 3 bis 5 der Freizonen-Richtlinie (vgl. dazu S. 55 ff.) im Gegensatz zum dänischen Recht (vgl. S. 146 f.) erheblichen Einschränkungen unterliegen.

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Das dänische Zollrecht kennt nur eine Einrichtung, die als Freihafen im Sinne dieser Untersuchung anzusehen ist. Sie wird als "frihavn" bezeichnet, also mit einem Ausdruck, der auch in wörtlicher Übertragung "Freihafen" bedeutet.

Gemäß § 103 des (alten) dänischen Zollgesetzes vom 28. Januar 1959 gab es wohl noch sogenannte "Freilager", die wie die Freihäfen ein "toldfrit sted" darstellten, diese sind jedoch seit Inkrafttreten des neuen Zollgesetzes vom 18. Dezember 1970 aufgehoben. Sie konnten zwar in einem Hafen liegen,

bestanden aber nur aus einem Gebäude oder dem Teil eines Gebäudes und erfüllten somit ohnehin nicht die Voraussetzungen eines Freihafens oder einer Hafenfreizone.

2. Grundlegende zollrechtliche Vorschriften für alle Freihäfen, also auch für neu zu errichtende, enthält das

(1) Zollgesetz (Toldlov), Gesetz Nr. 524 vom 18. Dezember 1970

in seinem Kapitel 9. § 105 definiert Freihafen nach dänischem Recht und bestimmt, auf welche Weise ein Freihafen neu eingerichtet werden kann. Es folgen in den §§ 106 - 108 Bestimmungen über den Verkehr zwischen Freihafen und dem "übrigen Zollgebiet", die Überwachung des Freihafens und der darin arbeitenden Betriebe sowie über Errichtung und Instandhaltung der Absperrung des Freihafens. §§ 109 - 112 handeln von der Lagerung, dem Gebrauch und Verbrauch und der Behandlung von unverzollten Waren. Die Einrichtung von Kleinverkaufsstellen und Industriebetrieben wird in § 113 geregelt. Den Abschluß des Kapitels über Freihäfen bildet § 114, der besondere Vorschriften für die zolltechnische Behandlung von Waren enthält, die für ein Mitgliedsland der EFTA bestimmt sind.

Ausführungsbestimmungen zu dem Zollgesetz enthält die

(2) Bekanntmachung des Finanzministeriums über das Zollverfahren (Finansministeriets bekendtgørelse om toldbehandling) vom 9. Februar 1971. [2]

Im wesentlichen wird darin das bei der Ankunft von Schiffen sowie das bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren zu beobachtende Verfahren geregelt. Nur in Kapitel 12 (§§ 106 - 109) wird besonders auf den Freihafen von Kopenhagen eingegangen. Es betrifft die Behandlung besonders hochzollbarer Waren.

Die übrigen Rechtsquellen betreffen allein den Freihafen von Kopenhagen:

(3) Gesetz Nr. 141 vom 31. März 1960 über den Freihafen von Kopenhagen (Lov om Københavns Frihavn) [3];

(4) Konzession des Ministers für öffentliche Arbeiten für die Københavns Frihavn-Aktieselskab vom 1. Mai 1960 (Bekendtgørelse fra ministeriet for offentlige arbejder af koncession for Københavns Frihavns-Aktieselskab) [4];

(5) Betriebsordnung für den Freihafen von Kopenhagen vom 31. Mai 1961

---

1) Sonderdruck des Direktoratet for Toldvaesenet, Kopenhagen, Januar 1971.

2) Sonderdruck des Finanzministeriums, Kopenhagen.

3) Abgedruckt in: Bestemmelser vedrørende Københavns Frihavn, S. 3 ff.

4) Bestemmelser usw., S. 7 ff.

(Bekendtgørelse fra ministeriet for offentlige arbejder af reglement for driften af Københavns Frihavn) [1].

Das Freihafengesetz bringt in sieben Paragraphen allgemeine Regeln für den Kopenhagener Freihafen: Befugnis zur Festsetzung der Grenzen, Recht zur Betriebsführung, Umfang der Betriebsführung sowie besondere Vorschriften über den Aufbau der Verwaltungsgremien.

Die auf Grund von § 2 des Freihafengesetzes mit Zustimmung der Kopenhagener Hafenverwaltung gewährte Konzession überträgt die Betriebsführung auf die Københavns Frihavns-Aktieselskab und faßt in einer Präambel den Umfang der Betriebsführung und die wichtigsten Charakteristika des Freihafens zusammen. Im folgenden führt § 1 das Verfahren bei Grenzänderungen in den Einzelheiten aus, während § 2 der Zollverwaltung das Recht einräumt, nähere Bestimmungen hinsichtlich der Überwachung des Freihafens zu erlassen. In den §§ 3 und 4 werden die Aufgaben der Københavns Frihavns-Aktieselskab im Verhältnis zur Kopenhagener Hafenverwaltung und der Dänischen Staatsbahn festgelegt. Sodann ist die Dauer der Befugnis zur Betriebsführung sowie das Recht auf Benutzung des Freihafens geregelt (§§ 6, 7). Die restlichen Vorschriften betreffen die finanzielle Verantwortlichkeit der Freihafengesellschaft sowie Kontrollbefugnisse der Kopenhagener Hafenverwaltung und des Ministers für öffentliche Arbeiten.

Die Betriebsordnung, die auf Vorschlag der Københavns Frihavns-Aktieselskab vom Minister für öffentliche Arbeiten mit Zustimmung des Finanzministers und der Kopenhagener Hafenverwaltung erlassen worden ist (vgl. § 6 Abs. 2 der Konzession), betrifft u.a. folgende Gegenstände: Tarife (§ 2), Zugang zum Freihafen (§ 3), allgemeine Einlagerungsregeln für Lagerhäuser der Freihafengesellschaft (§ 4), Verantwortlichkeit für eingelagerte Waren (§ 7), Zurückbehaltungsrecht der Freihafengesellschaft sowie Regeln über die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden (§§ 11 ff.).

3. Freihafen (frihavn) wurde im Zollgesetz vom 28. Januar 1959 (§ 113 Abs. 1) wie folgt definiert:

> "Unter Freihafen versteht man ein abgesperrtes Hafengebiet (mit den dazugehörigen Kaianlagen, Lagerplätzen, Packhäusern, Lagergebäuden usw.), das von den Zollbehörden bewacht und hinsichtlich der Zölle und Abgaben als Ausland angesehen wird."

Das neue Zollgesetz vom 18. Dezember 1970 hat diese Definition etwas abgeändert (§ 105 Abs. 1):

---

1) Bestemmelser usw., S. 23 ff.

> "Unter Freihafen versteht man ein im Zollgebiet liegendes abgesperrtes Hafengebiet, das von den Zollbehörden bewacht und hinsichtlich der Zölle und Abgaben als Ausland angesehen wird."

4. Der Zusatz "im Zollgebiet liegend" hat keine materielle Änderung des zollrechtlichen Status der dänischen Freihäfen gebracht. Die Bedeutung von "Zollgebiet" (toldomrade) im Gesetz von 1959 entspricht genau der im Gesetz von 1970: nach beiden Gesetzen besteht es aus den dänischen Landgebieten, den inneren Territorialgewässern und den Hoheitsgewässern innerhalb eines Abstandes von vier Seemeilen von der Küstenlinie, ohne daß die Freihäfen davon ausgenommen werden.

Anders als im deutschen Zollrecht wird Zollgebiet vornehmlich als Zollhoheitsgebiet verstanden, dem die Freihäfen auf Grund der zitierten Definition ohne jeden Zweifel angehören. Zollhoheitsgebiet ist zwar grundsätzlich identisch mit Zollgebiet in dem Sinne des Gebietes, in dem Zölle erhoben werden; doch gelten die Freihäfen hinsichtlich der Zölle und Abgaben als Ausland. Sie sind somit auf Grund der Festsetzung im Zollgesetz an sich Bestandteil des Zollgebiets in diesem Sinne und werden lediglich so angesehen, als ob sie nicht dazu gehörten. Rechtlich hat das die gleiche Folge wie ein wirklicher Ausschluß (wenn das Gesetz bestimmt, der Freihafen gehöre nicht zum Zollgebiet), also dem Fall, in dem sich Zollhoheitsgebiet und Zollgebiet nicht decken: der Teil des Zollrechts, der die Entstehung der Zölle begründet, wird in den Freihäfen nicht angewandt. Dennoch wird die Identität von Zollhoheitsgebiet und Zollgebiet grundsätzlich gewahrt.

Der Unterschied zwischen deutschem und dänischem Recht besteht lediglich darin, daß in letzterem ein rechtstechnisch anderer Weg, nämlich der der Fiktion, angewandt wird, um das gleiche Ziel zu erreichen. Wenn es im dänischen Zollgesetz von 1970 ausdrücklich heißt, die Freihäfen gehörten zum "Zollgebiet" (= Zollhoheitsgebiet), so hat dies gegenüber dem Zollgesetz von 1959 nur klarstellende Bedeutung, denn auch danach waren die Freihäfen Bestandteil des Zollgebiets in diesem Sinne. Durch den Zusatz soll unterstrichen werden, daß die Freihäfen nicht Zollausland sind, sondern nur in bestimmter Hinsicht so angesehen werden.

Daß diese Auslegung des § 105 Abs. 1 des Zollgesetzes von 1970 und des § 113 Abs. 1 des Zollgesetzes von 1959 richtig ist, wird durch die Präambel zur Konzession für die Kopenhagener Freihafengesellschaft gestützt:

> "Waren, die aus dem Freihafen in das Zollgebiet (es wird der gleiche Ausdruck wie in den Zollgesetzen von 1959 und 1970, nämlich "toldomrade", gebraucht) eingeführt werden, werden von dem geltenden Zoll- und Abgabengesetz erfaßt."

Danach gehört der Freihafen von Kopenhagen also offenbar nicht zum Zollgebiet, während die Zollgesetze das Gegenteil festzusetzen scheinen. Der Widerspruch löst sich, wenn man sich die verschiedenen Bedeutungen von Zollgebiet vor Augen hält.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Die Einrichtung eines neuen Freihafens hat in Dänemark durch Gesetz zu erfolgen, wie in § 105 Abs. 2 des Zollgesetzes bestimmt ist. Vor Inkrafttreten dieses Zollgesetzes konnte ein Freihafen auch mit Einwilligung des Finanzministers und des Ministers für öffentliche Arbeiten gegründet werden (vgl. § 114 des Zollgesetzes von 1959).

Wem das Recht zum Betrieb des Freihafens übertragen wird bzw. übertragen werden kann, richtet sich nach dem Gesetz, durch das der Freihafen eingerichtet worden ist. Für den Freihafen von Kopenhagen kann dies zum Beispiel nur die autonome Kopenhagener Hafenverwaltung oder eine ihr allein gehörende Gesellschaft sein (vgl. § 2 des Freihafengesetzes). Ursprünglich war von dem Freihafengesetz vom 31. März 1891 der Betrieb durch eine in privatem Eigentum stehende Aktiengesellschaft vorgesehen worden (§ 3 dieses Gesetzes).

Das Recht zum Betrieb wird auf eine bestimmte Zeit verliehen, kann aber bei Verletzung irgendwelcher Verpflichtungen schon zuvor ganz oder teilweise erlöschen (vgl. für Kopenhagen § 20 der Konzession).

2. Allgemeingültige Vorschriften über Grenzänderungen gibt es nicht. Wohl aber lassen sich der für Kopenhagen getroffenen Regelung, die in Einklang mit dem dänischen Zollrecht steht, gewisse Grundsätze entnehmen, die bei etwaigen zukünftigen Freihäfen Anwendung finden werden.

Die Fläche des Kopenhagener Freihafens wird von dem Minister für öffentliche Arbeiten nach Abstimmung mit dem Finanzminister und der Kopenhagener Hafenverwaltung festgelegt (§ 1 Freihafengesetz). Erweiterungen und Einschränkungen des Gebietes können auf gemeinsamen Vorschlag der Freihafengesellschaft und der Kopenhagener Hafenverwaltung von dem Minister für öffentliche Arbeiten vorgenommen werden. Die Konsultation des Finanzministers ist auch für diesen Fall erforderlich (§ 1 der Konzession).

Damit ist sichergestellt, daß das Freihafengebiet nicht gegen den Willen des Inhabers des Freihafens geändert werden kann. Eine derartige Sicherung ist sinnvoll, da der Freihafeninhaber nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet ist, den Freihafen für die konzessionierte Zeit zu betreiben. Durch eine Grenz-

änderung könnte dieses Recht bzw. diese Pflicht derart beeinträchtigt werden, daß der Freihafen nicht mehr wirtschaftlich vertretbar betrieben werden könnte.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Durch das neue Zollgesetz vom 18. Dezember 1970 sind u.a. auch die Vorschriften über die Abfertigung von aus dem Ausland kommenden Schiffen geändert worden. Während das Zollgesetz von 1959 gemäß § 123 für in einen Freihafen eingehende Schiffe noch gewisse Erleichterungen gegenüber dem normalen Verfahren vorsah, bestehen nach dem neuen Zollgesetz keine Unterschiede zwischen Ankunft in einem Freihafen und einem Zollhafen. Jedoch ist zu berücksichtigen, daß die Formvorschriften im ganzen gemäßigter geworden sind, insbesondere ist den Zollbehörden größerer Ermessensspielraum zugestanden worden.

Bei der Ankunft von Schiffen ist im wesentlichen folgendes zu beachten: Schiffe, die sich im dänischen Zollgebiet befinden, unterliegen der Überwachung durch den Zoll und können jederzeit angehalten und kontrolliert werden. Nach Ankunft im Hafen ist eine mündliche Anmeldung beim Zoll erforderlich, die Angaben über Herkunft des Schiffes und seine Ladung enthalten muß. Ebenso sind Laden und Löschen von Waren, Anland- oder Anbordgehen von Passagieren bzw. Besatzungsmitgliedern mündlich anzumelden und dürfen nicht ohne Einwilligung der Zollbehörden geschehen. Die Zollbehörden haben weiterhin das Recht, eine Untersuchung (inkvirering) des Schiffes vorzunehmen; bevor diese beginnt, hat der Schiffsführer eine schriftliche Erklärung über Schiff, Ladung und Proviant abzugeben. Eine entsprechende Erklärung ist in jedem Falle vor dem Auslaufen eines Schiffes abzugeben, das ohne Genehmigung durch den Zoll nicht erfolgen darf (vgl. zu der Abfertigung von Schiffen § 80 Zollgesetz, §§ 3 - 14 der Bekanntmachung über das Zollverfahren).

b) Für Waren, die von See in einen Freihafen eingehen oder von dort ausgehen, sind keine Förmlichkeiten zu beachten; der Freihafen gilt ja in Hinblick auf Zölle und Abgaben als Ausland. Die Waren brauchen auch nicht, wie sonst erforderlich, bei den Zollbehörden zur "Registrierung" angemeldet zu werden (vgl. § 85 Zollgesetz, § 38 ff. der Bekanntmachung über das Zollverfahren).

Ausnahmsweise darf die Verzollung von Waren, die in einem Freihafen gelagert sind, gestattet werden, wenn dies erforderlich ist, damit die Waren oder solche Waren, zu deren Herstellung, Bearbeitung, Reparatur oder Verpackung

entsprechende Waren als Materialien oder Hilfsstoffe verwandt worden sind, bei Ausfuhr in ein anderes Land als EFTA-Waren behandelt werden (§ 114 Abs. 1 Zollgesetz).

Beim Warenverkehr zwischen dem Freihafen und dem "übrigen Zollgebiet", wie das dänische Zollgesetz die außerhalb der Freihäfen liegenden Teile des Landes bezeichnet, sind die allgemeinen Vorschriften über den Verkehr mit dem Ausland zu erfüllen (§ 106 Zollgesetz). Das bedeutet, daß Waren, die aus einem Freihafen in das "Zollinland" eingehen, zollamtlich registriert (so ausdrücklich § 38 Abs. 1 der Bekanntmachung über das Zollverfahren) und innerhalb von sieben Tagen zur Verzollung angemeldet oder ausgeführt werden müssen (§ 53 Abs. 1 der Bekanntmachung über das Zollverfahren). Unter Ausfuhr in diesem Sinne fällt nach der zuletzt genannten Bestimmung auch das Verbringen in einen Freihafen.

Für Waren, die von dem Inland nach einem Freihafen bestimmt sind, ist gemäß § 85 der Bekanntmachung über das Zollverfahren der Ausfuhrkontrollbehörde eine schriftliche Anmeldung abzugeben, gleich, ob es sich um unverzolltes Waren handelt oder Waren, die von Zöllen und Abgaben befreit oder für die sie erstattet worden sind, oder um inländische bzw. verzollte Waren. Ausfuhrkontrollbehörde ist die Zollverwaltung (§ 90 der Bekanntmachung über das Zollverfahren).

Die Behandlung des Warenverkehrs von und nach einem Freihafen macht noch einmal deutlich, daß diese in Dänemark wenigstens faktisch aus dem Zollgebiet im engen Sinne ausgeschlossen sind.

c) Gemäß § 109 des Zollgesetzes können in einem Freihafen unverzollte Waren und solche Waren, für die Zoll und Abgaben erstattet oder erlassen sind, eingelagert werden. Die Dauer der Lagerung ist von seiten des Zollrechts nicht beschränkt. Sie kann sowohl in Lagerhäusern der Freihafengesellschaft als auch in gemieteten Räumen erfolgen. Im letzteren Fall besteht für das Unternehmen eine Buchführungspflicht gemäß § 12 Abs. 1 der Betriebsordnung.

Bei besonders hochzollbaren Waren (Spiritus, Wein und andere alkoholhaltige Getränke, Tabakwaren und Zigarettenpapier) können der Umfang und die Bedingungen der Einlagerung durch den Finanzminister festgesetzt werden (§ 112 Zollgesetz). Dies ist in den §§ 106 - 109 der Bekanntmachung über das Zollverfahren geschehen. Abweichend von den allgemeinen Vorschriften (b) sind diese Waren bei ihrer Einfuhr in einen Freihafen den Zollbehörden anzumelden, es sei denn, sie treffen mit einem Schiff ein und werden unter Obhut der Freihafengesellschaft gelagert. Entsprechendes gilt bei der Ausfuhr hochzollbarer Waren.

Werden die Waren nicht unter Obhut der Freihafengesellschaft gelagert, so bedarf

dies der vorherigen Genehmigung durch den Zoll und ist dessen Kontrolle unterworfen. Die Zollbehörden können die Betriebe jederzeit besichtigen sowie den Warenbestand, die Bücher und andere Unterlagen kontrollieren, wobei sie der Inhaber des Betriebes und die dort beschäftigten Personen unterstützen müssen. Im Gegensatz zu der Lagerung anderer Waren hat der Lagerinhaber bei hochzollbaren Waren für Zoll und Abgaben der Waren zu haften, deren ordnungsgemäßer Verbleib bei einer zollamtlichen Nachschau nicht nachgewiesen werden kann (§ 109 Zollgesetz).

2. Handel und Transport

a) Der Handel innerhalb eines Freihafengebiets ist, mit Ausnahme des Kleinhandels, keinen zollrechtlichen Beschränkungen unterworfen.

So befindet sich im Kopenhagener Freihafen ein Gebäude, das besonders der Ausstellung von Waren dient. Außerhalb von solchen gemieteten Räumen und Grundstücken ist jedoch für Verkaufsangebote, Verkäufe von Waren, Entgegennahme von Bestellungen und Werbung im Freihafengebiet eine schriftliche Erlaubnis der Københavns Frihavns Aktieselskab erforderlich.

Kleinverkaufsstellen können nur mit Zustimmung der Zollverwaltung eingerichtet werden (§ 113 Zollgesetz). In Kopenhagen ist darüber hinaus die vorherige Erlaubnis des Ministers für öffentliche Arbeiten erforderlich, die dieser nach Rücksprache mit dem Finanzminister erteilt (§ 8 der Konzession).

b) Auch der Transport von Waren innerhalb des Freihafengebietes unterliegt keinen zollrechtlichen Beschränkungen, mit Ausnahme des Transports von hochzollbaren Waren. Dieser darf nur unter Aufsicht der Zollbehörden stattfinden (§ 108 Abs. 5 der Bekanntmachung über das Zollverfahren). Zudem ist der Zoll berechtigt, Beförderungsmittel im Freihafen jederzeit untersuchen zu können (§ 107 Abs. 3 Zollgesetz).

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) Grundsätzlich sind in einem dänischen Freihafen sämtliche Warenbehandlungen zulässig. In § 110 des Zollgesetzes heißt es dazu:

> "Waren, die in einem Freihafen gelagert werden, können ohne Mitwirkung der Zollbehörden ausgepackt, sortiert, umgepackt, zerschnitten, gemischt, verarbeitet usw. werden."

Es ist weder eine besondere Anmeldung oder Genehmigung durch den Zoll er-

forderlich noch findet eine zollamtliche Überwachung der Behandlung statt.

Lagern die Güter allerdings in Lagerhäusern der Freihafengesellschaft, dürfen sie nur nach Maßgabe besonderer Vorschriften der Gesellschaft behandelt werden. Danach sind Überprüfungen der Waren durch ihren Eigentümer und Probenziehen ohne weiteres möglich, während Tätigkeiten wie Sortieren und Umpacken nur in besonderen Fällen und mit Billigung der Freihafengesellschaft durchgeführt werden sollen. Im übrigen sichern die besonderen Vorschriften u.a., daß durch die Behandlung kein Zollvorteil entstehen kann (vgl. § 4 Abs. 6 der Betriebsordnung).

b) Neben den ohne besondere Erlaubnis zulässigen handelsüblichen Behandlungen dürfen Waren auch industriell bearbeitet und verarbeitet werden. Die Einrichtung von Industrieunternehmen bedarf jedoch der Zustimmung der Zollverwaltung (§ 113 Zollgesetz), die die Wahrung der Zollsicherheit prüft, und (in Kopenhagen) einer Erlaubnis des Ministers für öffentliche Arbeiten (§ 8 der Konzession). Dieser hat vornehmlich in Zusammenarbeit mit dem Finanzminister die gesamtwirtschaftliche Vertretbarkeit eines Industrieunternehmens der geplanten Art im Freihafen zu prüfen.

Zu den Gewerbebetrieben, die sich im Kopenhagener Freihafen angesiedelt haben, gehören Kaffeeröstereien, Filmkopieranstalten, Erzeuger von Schiffsfarben sowie ein Unternehmen zur Reinigung von Federn.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Unverzollte Waren dürfen im Freihafen nicht gebraucht oder verbraucht werden. Selbst die Lieferung solcher Waren zum persönlichen Gebrauch oder Verbrauch ist verboten. Eine Ausnahme bildet lediglich der zulässige Verbrauch von Proviant auf den im Freihafen liegenden Schiffen (§ 111 Zollgesetz, siehe auch die Präambel zur Konzession).

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen

a) Zu den in den vorangegangenen Abschnitten aufgeführten Verboten und Beschränkungen kommt hinzu, daß nur solche Personen Zutritt zum Freihafen haben, die in ihm legale Geschäfte vornehmen wollen. Die Zollbehörden können weitere Bedingungen für den Zollverkehr vorschreiben (§ 3 Abs. 1 Betriebsordnung).

b) Die Überwachung des Freihafens durch die Zollbehörden soll in erster Linie sicherstellen, daß keine Waren ohne Wissen und Anmeldung beim Zoll in das "Zollinland" gebracht werden können. Aus diesem Grunde sind die Freihafengrenzen ständig bewacht, und alle Beförderungsmittel haben bei der Ausfahrt aus dem Freihafen beim Zollposten zu halten und sich einer Nachschau zu unterwerfen (§ 107 Abs. 2 Zollgesetz).

Neben dem Recht zur Untersuchung von Beförderungsmitteln und Personen im Freihafengebiet (§ 107 Abs. 3 Zollgesetz) und den besonderen Überwachungsbefugnissen bei Betrieben, die Alkohol, Tabakwaren u.ä. lagern bzw. behandeln (§§ 106 - 109 der Bekanntmachung über das Zollverfahren) dürfen Zollbeamte auf Grund der allgemeinen Bestimmungen jederzeit die im Hafen liegenden Schiffe betreten und etwaige zur Sicherung der Zollbelange erforderlichen Untersuchungen vornehmen (§ 4 der Bekanntmachung über das Zollverfahren). Insofern gelten für einen Freihafen keine Vergünstigungen.

Im Ganzen ist die Überwachung und Kontrolle der dänischen Freihäfen durch die Zollbehörden äußerst maßvoll und beschränkt sich hauptsächlich auf die Bewachung von außen.

IV. Die Verwaltung des Kopenhagener Freihafens

1. Zollrechtliche und außenwirtschaftsrechtliche Verwaltung

Zu den Befugnissen der Zollverwaltung kann auf den vorangegangenen Abschnitt III. 5. verwiesen werden.

Neben diesen typischerweise den Zollbehörden zustehenden Befugnissen haben sie auch gewisse Aufgaben nach den geltenden Außenhandelsbestimmungen wahrzunehmen. Unter anderem muß eine Ausfuhrkontrollstelle die erforderlichen Ausfuhrbescheinigungen vor dem Einladen der Güter in ein Schiff überprüfen. Ähnliche Funktionen haben die Zollbehörden im Hinblick auf den Devisenverkehr im Außenhandel.

Die Aufgaben der Zollverwaltung werden ohne Kosten für die Freihafengesellschaft ausgeführt (§ 8 Abs. 2 der Konzession). Allerdings hat diese auf eigene Kosten Grenzgitter und andere Absperrungseinrichtungen zu errichten und zu unterhalten. Gleiches gilt hinsichtlich der für die Zollbehörden erforderlichen Gebäude an den Freihafentoren und im Freihafengebiet selbst. Für letztere hat jedoch die Zollverwaltung eine Miete zu entrichten (§ 108 des Zollgesetzes, § 8 Abs. 2 und 3 der Konzession).

Alle polizeilichen Ordnungsvorschriften für den (Zoll-) Hafen von Kopenhagen

gelten gleichfalls für den Freihafen. In Übereinstimmung mit diesen Vorschriften übt die Kopenhagener Hafenpolizei die Polizeigewalt im Freihafengebiet aus (§ 10 der Konzession).

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Anders als in Deutschland wird der Betrieb und die Verwaltung des Freihafens von Kopenhagen getrennt von dem übrigen Hafen ausgeführt. Es gibt für ihn eine besondere Betriebsgesellschaft, die außerhalb des Freihafens nicht tätig wird, die Københavns Frihavns-Aktieselskab (KFA). Dieser Gesellschaft ist die Verwaltung des Freihafens auf Grund der Konzession des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 1. Mai 1960 übertragen worden.

Der Umfang der Aufgaben der KFA ergibt sich aus den im wesentlichen gleichlautenden Bestimmungen des § 3 Abs. 1 des Freihafengesetzes, der Präambel zur Konzession (Abs. 2) sowie § 1 Abs. 1 der Verwaltungsvorschriften:

> "Der wirtschaftliche Betrieb des Freihafens umfaßt Errichtung und Betrieb von Schuppen und Lagerhäusern sowie anderer Gebäude, den Aufbau und den Betrieb von Kränen und anderen Umschlagsanlagen, die Anlage und Unterhaltung von Eisenbahnanlagen, die Befestigung usw. von Kaistraßen und Lagerflächen zusammen mit der Ausführung aller Arbeiten, die mit dem Laden und Löschen an Bord und an Land in Verbindung stehen, einschließlich aller Arbeiten im Zusammenhang mit der Ein- und Auslagerung von Waren in Lagerhäusern bzw. auf Lagerplätzen der KFA."

Die Unkosten für die erwähnten Betriebseinrichtungen hat die KFA selbst zu tragen. Dafür fallen die errichteten Anlagen in ihr Eigentum (§ 3 Abs. 3 der Konzession).

Demgegenüber wird der Ausbau des eigentlichen Hafens - Bau von neuen Becken, Kaianlagen und Landflächen - von der Kopenhagener Hafenverwaltung (Københavns Havnevaesen) vorgenommen. Die Kosten hierfür werden auf Grund von Vereinbarungen zwischen der Hafenverwaltung und der KFA aufgeteilt. Auch die Unterhaltungsarbeiten an den Kaianlagen und das Ausbaggern der Hafenbekken werden von der Hafenverwaltung übernommen, diese Kosten hat die KFA allerdings voll zu erstatten (§ 3 der Konzession).

Für die oben erwähnten Umschlags- und Lagerungsarbeiten hat die KFA innerhalb des Freihafens das Monopol. Andererseits darf sie darunter fallende Tätigkeiten nur mit Zustimmung des Ministers für öffentliche Arbeiten und der Kopenhagener Hafenverwaltung auf Dritte übertragen (§ 1 der Verwaltungsvorschriften). Sie ist weiterhin verpflichtet, den Freihafen für die Dauer der Kon-

zession zu bewirtschaften (§ 6 Abs. 1 der Konzession).

Daneben hat die KFA anderen Unternehmen das Recht zuzugestehen, Transporte im Freihafen sowie den An- und Abtransport von Waren durchzuführen. Außerdem kann sie Gebäude und Grundstücke vermieten, in bzw. auf denen Waren gelagert, behandelt und verarbeitet werden dürfen (§ 7 Abs. 2 der Konzession).

Ähnlich wie der Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft bestimmt § 7 Abs. 1 der Konzession:

> "Bei Entrichtung der genehmigten Entgelte und Beobachtung der geltenden Ordnungsvorschriften ist jedermann berechtigt, den Freihafen zu benutzen."

Besondere Vorschriften über den Betrieb des Freihafens werden vom Minister für öffentliche Arbeiten auf Vorschlag der KFA nach Anhörung des Finanzministers und der Kopenhagener Hafenverwaltung erlassen (§§ 2 Abs. 3, 3 Abs. 2 des Freihafengesetzes; § 6 Abs. 2 der Konzession). Die Tarife und Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten und die Lagerung von Waren sowie die Mieten für Lagerhäuser und Grundstücke werden gleichfalls von der KFA vorgeschlagen, bedürfen jedoch der Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten, die dieser nach Anhörung der Kopenhagener Hafenverwaltung erteilt (§ 2 Abs. 4 des Freihafengesetzes, § 6 Abs. 2 der Konzession).

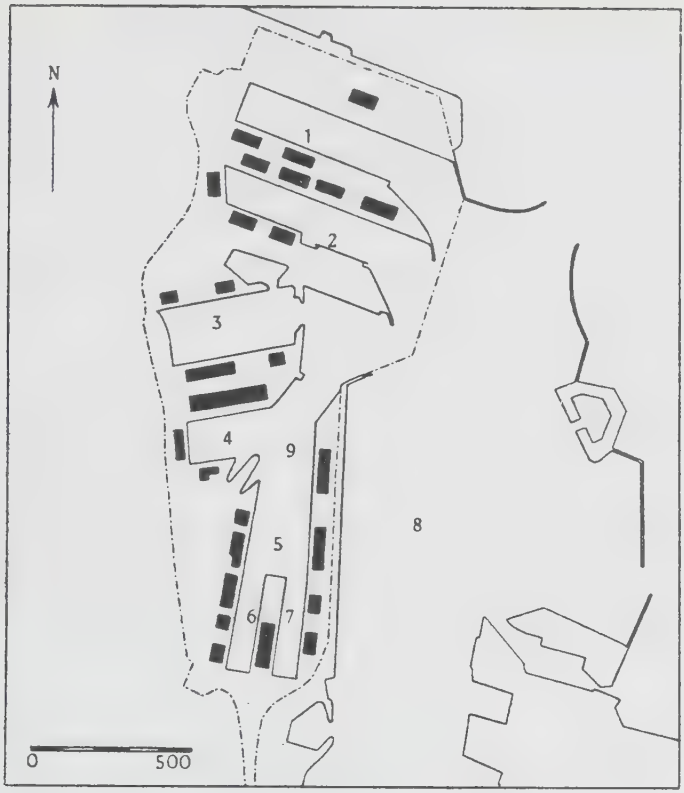
Alle Anteile der KFA befinden sich seit 1951 im Eigentum von "Københavns Havnevaesen", die nach dem grundlegenden Gesetz vom 19. April 1913 eine autonome Körperschaft ist. An ihrer Spitze steht ein Verwaltungsrat (Havnebestyrelse), dessen Vorsitzender der Präsident der Kopenhagener Stadtverordnetenversammlung ist. Die 16 Mitglieder des Verwaltungsrats werden vom Minister für öffentliche Arbeiten (1), dem Handelsminister (1), dem Parlament (4), dem Magistrat von Kopenhagen und der Stadtverordnetenversammlung (4) sowie von den betroffenen Wirtschaftskreisen ernannt: Reederverband (2), Handelskammer (2) und Industrieverband (2). [1)]

In den sechs, höchstens neun, Personen umfassenden Aufsichtsrat (Bestyrelse) der KFA, einer Aktiengesellschaft des Privatrechts, kann der Minister für öffentliche Arbeiten zwei Mitglieder entsenden und die Hafenverwaltung als solche vier. Die übrigen Mitglieder werden gleichfalls von der Hafenverwaltung als einzigem Aktionär bestimmt (§ 5 Abs. 1 der Konzession).

Neben dem Recht, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, hat der

---

1) Vgl. auch: "Copenhagen Freeport 75 Years" in: Scandinavian Shipping Gazelte, November 1969, S. 8.



Freihafen KOPENHAGEN (Dänemark)

1 Orientbassin	6 Vestbassin
2 Kronløbsbassin	7 Østbassin
3 Nordbassin	8 Yderhavn
4 Mellembassin	9 Fähranleger
5 Søndre Frihavn	

Gesamtfläche	1. 100. 000 m^2
Landfläche	650. 000 m^2
Wasserfläche	450. 000 m^2
Lagerfläche	245. 000 m^2
Kailänge	7. 000 m

Minister für öffentliche Arbeiten weitere wichtige Befugnisse, die die KFA betreffen: die Kreditaufnahme und die Vermietung von Grundstücken für länger als 15 Jahre bedürfen seiner Genehmigung, ebenso die Bestellung des Verwaltungsdirektors (administrerende direktør) sowie die Satzung der Gesellschaft und ihre Änderungen, einschließlich der Veränderung des Grundkapitals (§§ 4 und 5 des Freihafengesetzes, § 13 Abs. 3 und § 15 der Konzession). Er kann ebenfalls einen der beiden Rechnungsprüfer bestellen (§ 13 Abs. 1 der Konzession) und jederzeit Auskunft über den Betrieb des Freihafens verlangen (§ 14 der Konzession).

Genehmigungsbedürftig durch den Minister für öffentliche Arbeiten sind, wie schon gesagt, gleichfalls Gebühren, Arbeitsbedingungen und die Anlage von Industriebetrieben im Freihafen (vgl. oben).

Durch die Verzahnung der Kopenhagener Hafenverwaltung mit der Freihafengesellschaft, in deren Aufsichtsrat sie die meisten Mitglieder stellt, ist der Freihafen zu einem integrierenden Bestandteil des Gesamthafens geworden. Ein Gegeneinanderarbeiten der beiden Einrichtungen ist praktisch ausgeschlossen.

Auf Grund dieser Verzahnung und insbesondere der weitgehenden Aufsicht durch den Minister für öffentliche Arbeiten, der sowohl in den Verwaltungsrat der Hafenverwaltung als auch in den Aufsichtsrat der KFA Mitglieder entsendet, hat diese den Charakter einer öffentlichen Einrichtung bekommen. [1]

---

1) Vgl. auch dazu Bolle-Völckers, S. 25/26, sowie Bronö, in: Hansa 1955, S. 878.

ABSCHNITT 7

Schweden

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Wie das dänische "frihavn" entspricht auch der schwedische Ausdruck "frihamn" wörtlich dem deutschen "Freihafen". Eine anders benannte Einrichtung, die die Voraussetzungen eines Freihafens im Sinne dieser Untersuchung erfüllt, gibt es in Schweden nicht.

2. Das Recht der schwedischen Freihäfen ist durch folgende Vorschriften geregelt:

(1) Freihafenverordnung (Frihamnsförordning), Königliche Verordnung Nr. 250 vom 31. Mai 1935
(Svensk Författningssamling vom 6. Juni 1935, S. 493).

(2) Freihafensatzung (Frihamnsstadga), Königliche Satzung Nr. 553 vom 8. November 1935
(Svensk Författningssamling vom 12. November 1935, S. 1180).

(3) Freihafenzollordnung (Frihamnstullordningen), Veröffentlichung der Königlichen Generalzollverwaltung Nr. 434 vom 16. November 1935
(Tullverkets Författningssamling vom 3. Dezember 1935, S. 487).

(4) Dienstvorschriften (Reglementer) für die Freihäfen von Stockholm, Göteborg und Malmö; Königliche Bekanntmachung Nr. 557 vom 8. November 1935
(Svensk Författningssamling vom 12. November 1935, S. 1203).

Grundlegende Rechtsvorschrift ist die "Frihamnsförordning". In den §§ 1 und 2 dieser Verordnung wird eine Erläuterung des Begriffes "Freihafen" gegeben, die zollrechtliche Stellung folgt aus § 7. Bestimmungen über die Genehmigung zur Einrichtung eines Freihafens finden sich in § 3: wem die Genehmigung erteilt werden darf, unter welchen Bedingungen und wann es möglich ist, sie wieder zu entziehen. Die übrigen Paragraphen enthalten die Grundsätze zu den erlaubten, verbotenen oder eingeschränkten Betätigungen in einem Freihafen und ermächtigen in den meisten Fällen den König, etwaige notwendige Genehmigungen zu erteilen bzw. nähere Vorschriften zu erlassen: § 8 handelt von der gewerblichen Tätigkeit in einem Freihafen, § 9 vom Kleinhandel, § 7 vom Wohnen und vom Verbrauch bzw. Gebrauch von Waren in einem Freihafen. Besondere Ermächtigungen des Königs sind gleichfalls in § 4 enthalten. Nach

Abs. 1 kann der König nähere Bestimmungen über den Verkehr von und zum Freihafen sowie über die Wahrung staatlicher Belange erlassen, nach Abs. 2 soll für jeden Freihafen eine vom König festgesetzte Dienstvorschrift bestehen, in denen Bestimmungen enthalten sein sollen, die über die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften hinaus erforderlich sind.

Auf Grund der insbesondere in § 4 Abs. 1 der Freihafenverordnung ausgesprochenen Ermächtigung ist die Freihafensatzung ("Frihamnsstadga") ergangen. Sie enthält zahlreiche in die Einzelheiten gehende Vorschriften, u.a. über die Zollüberwachung der Freihäfen (§§ 5 - 17), über die Regelung des Freihafenverkehrs, darunter Bestimmungen über Verkehrsverbote, Anmeldung von Schiffen, Ladungsbeschau usw. (§§ 18 - 59); über die zollamtliche Abfertigung von Gütern für das "Zollinland" (§§ 60 - 72) und über die Durchfuhr von Waren (§§ 73, 74). In § 113 ist schließlich die Generalzollverwaltung ermächtigt, nähere Vorschriften zum Gegenstand der Freihafensatzung zu erlassen. Dies ist mit der "Freihafenzollordnung" geschehen, die im wesentlichen ausführt, welchen Formalitäten Beförderungsmittel und Waren in einem Freihafen unterliegen.

Die nach § 4 Abs. 2 der Freihafenverordnung gewünschten besonderen Dienstvorschriften über die einzelnen Freihäfen, die über die allgemeinen Bestimmungen hinaus den Verkehr innerhalb der Freihäfen und das Verhältnis zwischen Freihafeninhaber und Freihafenbenutzer regeln sollen, sind vom König gemeinsam für die Freihäfen von Stockholm, Göteborg und Malmö ergangen.

3. § 1 der Freihafenverordnung definiert "Freihafen" wie folgt:

> "Unter Freihafen wird eine unter zollamtlicher Aufsicht stehende, zur öffentlichen Benutzung für Handel und Gewerbe bestimmte Einrichtung verstanden....."

Diese Erläuterung wird durch § 2 der Freihafenverordnung ergänzt:

> "Ein Freihafen muß ein seinen Grenzen nach bestimmtes Gebiet bilden, das einen Hafen mit dem unmittelbar daran gelegenen Landgebiet umfaßt und das in zuverlässiger Weise von dem angrenzenden Gelände abgesperrt ist.
>
> In einem Freihafen müssen sich die erforderlichen Vorrichtungen zum Löschen, Laden und Lagern von Gütern sowie die erforderlichen Diensträume für die Zollbehörde befinden."

Demzufolge sollen die schwedischen Freihäfen nicht nur dem Umschlag und der Lagerung von Waren dienen, sondern auch gewerbliche Betriebe aufnehmen können. Sie brauchen also keine reinen Handelsfreihäfen zu sein.

Allerdings finden sich weder in Stockholm noch in Göteborg oder Malmö irgendwelche Industriebetriebe, was u.a. mit der räumlichen Begrenztheit der dortigen Freihafengebiete zusammenhängt. Wohl auch aus diesem Grunde weisen Werbebroschüren der jeweiligen Hafenverwaltungen allenfalls beiläufig auf die Möglichkeit der industriellen Warenbearbeitung hin und legen das Schwergewicht auf die Entrepotfunktion, d.h. die Lagerung von Importwaren für das Inland, die nach Bedarf abgerufen werden können.

Schon die Freihafenverordnung vom 15. November 1907 enthielt die gleiche Zweckbestimmung.

4. Nach schwedischem Recht sind die Freihäfen Teile des Zollgebiets (tullområde), das nach § 1 der Allgemeinen Zollverordnung vom 7. Oktober 1927 (tullstadga) das Landgebiet und Seegebiet Schwedens umfaßt. Sie gehören allerdings nicht zu dem sogenannten "Zollinland" (tullinlandet); dies wird aus dem Zollgebiet mit Ausnahme der Freihafengebiete gebildet (§ 1 Abs. 2 Frihamnsstadga). Auf Grund dessen ist es möglich, einen Freihafen als Ort des Auslandes anzusehen, soweit es sich um Zölle und andere Einfuhrabgaben sowie um Herstellungsabgaben handelt (§ 6 Abs. 1 Freihafenverordnung). Das übrige Zollrecht sowie andere schwedische Gesetze gelten auch in den Freihäfen, sofern ihr Geltungsbereich nicht ausdrücklich beschränkt worden ist.

Aus der Tatsache, daß die Freihäfen zum schwedischen Zollgebiet gezählt werden, ergibt sich eindeutig, daß sich die Zollhoheit Schwedens auch auf sie erstreckt. Damit steht in Übereinstimmung, daß sie nach § 1 der Freihafenverordnung unter zollamtlicher Aufsicht stehen. Das wäre nicht möglich, wenn sie außerhalb der schwedischen Zollhoheit (also im Zollausland) gelegen wären.

Die Freihäfen nehmen somit eine besondere Stellung zwischen Zollinland und Zollausland ein, nach der nur ein Teil des Zollrechts - das Zollschuldrecht - keine Anwendung findet. Ihr zollrechtlicher Status entspricht somit dem der deutschen Zollfreigebiete: "Zollinland" ist gleichbedeutend mit "Zollgebiet" nach dem deutschen Zollgesetz, während das schwedische "Zollgebiet" die Bedeutung von "Zollhoheitsgebiet" hat. Trotz der Formulierung "ein Freihafen ... ist als Ort des Auslandes anzusehen" handelt es sich somit nicht um einen fiktiven, sondern einen wirklichen Ausschluß aus dem schwedischen Zollgebiet im Sinne des Geltungsbereichs des Zollschuldrechts.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Zur Einrichtung neuer Freihäfen bedarf es in Schweden keines Gesetzes; vielmehr ist in § 3 Abs. 1 der Freihafenverordnung bestimmt, daß Genehmigungen zur Einrichtung und zum Betrieb von Freihäfen vom König erteilt werden. Sie ergehen in der Form sogenannter "Kungl. resolutioner". [1)]

Allgemeine Voraussetzung für die Erteilung einer Erlaubnis ist, daß der Freihafen an einem Zollplatz, an dem sich eine Bezirkszollanstalt (distriktstullanstalt) befindet, oder, wenn es die örtlichen Verhältnisse bedingen, zumindest in der Nähe eines solchen Ortes errichtet werden soll (vgl. § 3 Abs. 2 Freihafenverordnung).

Wie in Dänemark wird die Genehmigung für einen Freihafen einem besonderen Berechtigten erteilt. Dies kann nach § 3 Abs. 3 der Freihafenverordnung nur die Gemeinde sein, in der sich der Zollplatz befindet, oder eine ausschließliche zum Betrieb des Freihafens gegründete Aktiengesellschaft. Die Genehmigung zur Einrichtung umfaßt gleichzeitig auch die zum Betrieb des Freihafens. Sie kann vom König festgesetzte besondere Bedingungen für ihre Verwirklichung enthalten.

In der ersten Freihafenverordnung vom 15. November 1907 fand sich in § 6 die Vorschrift, daß das Recht zur Einrichtung und zum Betrieb bzw. zum Betrieb eines bereits errichteten Freihafens nur mit Zustimmung des Königs auf einen anderen übertragen werden konnte. Entsprechende Zustimmungen haben die Städte Stockholm und Malmö, denen die "Freihafenlizenz" erteilt worden war, für die Übertragung des Betriebsrechts auf private Gesellschaften erhalten (Stockholm: K. res. vom 20. September 1919 und K. res. vom 19. Dezember 1924; Malmö: K. res. vom 28. August 1922). Der Übertragung eines Teils des Betriebsrechts auf eine private Gesellschaft durch die Stadt Göteborg (vgl. S. 164) hat der König am 1. August 1922 zugestimmt.

2. Grundsätzlich werden die Freihäfen auf unbestimmte Zeit genehmigt. Allerdings kann die Genehmigung wieder entzogen werden, wenn

(a) der Inhaber der Genehmigung die erwähnten, nach § 3 Abs. 3 der Freihafenverordnung festgesetzten besonderen Bedingungen nicht befolgt oder
(b) der Inhaber der Genehmigung eine Aktiengesellschaft ist und diese in Konkurs fällt (§ 3 Abs. 4 der Freihafenverordnung).

---

1) Zu den Genehmigungen der bestehenden Freihäfen Malmö, Göteborg und Stockholm vgl. den geschichtlichen Überblick, S. 161.

Grenzänderungen erfolgen auf gemeinsamen Vorschlag der Hafenverwaltung und der Freihafenbetriebsgesellschaft durch "resolution" des Königs, also auf dem gleichen Weg, wie die Einrichtung neuer Freihäfen. Der Vorschlag auf Änderung der Grenzen ist an die Zollbehörden zu richten, die ihn mit einer Stellungnahme dem König zur Entscheidung zuleiten.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

Weder der Schiffsverkehr noch der Umschlag von Waren sind in den schwedischen Freihäfen von allen Formalitäten befreit.

a) Der Schiffsverkehr unterliegt einem Anmeldezwang: nach § 19 der "Frihamnsstadga" haben sich die Schiffsführer nach der Ankunft im Freihafen zur Zollabfertigung bei der Zollstelle zu melden. Die Zollabfertigung besteht für ein aus dem Ausland kommendes Schiff in der Abgabe einer "allgemeinen Deklaration" über Schiff und Ladung [1] sowie einer Erklärung über den mitgeführten Proviant und einer weiteren über das persönliche Eigentum der Besatzung. Auf Grund der beiden letzten Deklarationen stellen die Zollbehörden die sogenannte "proviantlista" auf, die die Gegenstände umfaßt, die während des weiteren Aufenthalts in schwedischen Gewässern unter Zollverschluß zu halten sind. Die Erleichterungen gegenüber den Zollhäfen bestehen darin, daß weder eine spezifizierte Ladungsliste (Manifest) abzugeben noch eine zollamtliche Untersuchung des Schiffes erforderlich ist. Im übrigen gibt es keine Unterschiede zu dem in den Zollhäfen üblichen Verfahren.

b) Das Löschen von Waren im Auslandsverkehr unterliegt grundsätzlich keinen zollrechtlichen Beschränkungen.

Lediglich für sogenannte "Freihafenüberwachungsgüter" (frihamnskontrollgods) - das sind nach § 1 Abs. 2 Frihamnsstadga solche Güter, die "innerhalb der Fr[illegible] -

---

1) Bis einschließlich 1970 bestand eine (formell) etwas andere Regelung: statt der "allgemeinen Deklaration" war die "inkommande fartygsanmälan" nach § 41 Abs. 1 Frihamnsstadga, § 3 Abs. 1 Freihafenzollordnung abzugeben. Die Änderung wurde verursacht durch das Inkrafttreten der "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic", die 1965 auf einer von der Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) nach London einberufenen Konferenz abgeschlossen wurde. Deutscher Text der Konvention BGBl II 1967, S. 2434 ff.

häfen bei Ankunft im Freihafen oder bei dem Versand aus dem Freihafen oder durch ihn der Zollüberwachung unterworfen sind" - gelten gewisse Einschränkungen. Sie dürfen nicht gelöscht werden, bevor die Zollstelle dies auf die Anmeldung des Schiffsführers genehmigt hat und ein Zollbeamter zugegen ist (§ 21 Frihamnsstadga). Direkt im Auslandverkehr ankommende Schiffe haben jedoch keine Freihafenüberwachungsgüter an Bord. Unter diesen Begriff fallen nämlich in erster Linie folgende Güter:

(1) ausländische, d.h. in das schwedische Zollgebiet eingeführte, unverzollte Waren, die nach vorheriger Zollabfertigung (z.B. Abfertigung zur Einlagerung in einem Zollager, Abfertigung zur Beförderung nach einer anderen Zollstelle oder zum Transit) in einem Ort des Zollinlandes oder in einem Freihafen von dort in einen anderen Freihafen verbracht worden sind (vgl. § 6 Abs. 1 Frihamnsstadga);

(2) inländische und ausländische Durchgangsgüter, also inländische oder zu einem bestimmten Zollverkehr abgefertigte ausländische Waren, die ohne Änderung ihrer zollrechtlichen Eigenschaft durch den Freihafen (in Richtung Zollinland) versandt werden sollen [1] (vgl. §§ 1 Abs. 2, 9 Abs. 1, 6 Abs. 2 Frihamnsstadga);

(3) Güter, die im Freihafen zum freien Verkehr abgefertigt worden sind (vgl. § 7 Abs. 1 Frihamnsstadga);

(4) Güter, die sonstwie zwecks Versendung aus einem Freihafen zollabgefertigt (§ 7 Abs. 2 Frihamnsstadga), Beispiele siehe unter (1) sowie sämtliche Exportgüter, die nach den Ausfuhrvorschriften vor dem Abgang in das Ausland einer Kontrolle durch den Zoll unterworfen sind.

Entsprechenden Beschränkungen wie das Löschen ist das Beladen von Schiffen mit Freihafenüberwachungsgütern unterworfen. Bevor dies geschehen kann, ist ein Schiff in dem Umfang zu untersuchen, daß durch die Ladetätigkeit das Verbergen von nicht abgefertigten ausländischen Waren nicht erleichtert wird (Ladungsbeschau, "lastningsvisitation", § 22 Abs. 1 Frihamnsstadga).

Soll das Schiff nur mit inländischen oder (i.d.R. zum Transit) zollabgefertigten Gütern nach einem Ort innerhalb des Zollinlandes oder einem anderen Freihafen

---

1) Da die Freihäfen in bezug auf das Zollrecht wie Orte des Auslands angesehen werden, würden die inländischen Waren ohne die besondere Regelung zu ausländischen und die ausländischen zollabgefertigten zu nicht zollabgefertigten Waren werden, was unerwünscht sein kann, insbesondere im Verkehr zwischen Freihäfen und schwedischen Zollhäfen.

auslaufen, ist zu überprüfen, ob sich versteckte Güter an Bord (nämlich nicht abgefertigte) befinden ("fullständig visitation", § 22 Abs. 2 Frihamnsstadga). Die überprüften Schiffe werden dann in dem schwedischen Zollhafen als "inländische" behandelt, d.h. eine Durchsuchung ist nicht erforderlich. Das Löschen der Waren steht gleichwohl unter Zollüberwachung. Die "fullständig visitation" kann entfallen, wenn das Schiff ohne nicht zollabgefertigte ausländische Güter aus einem Zollhafen ankommt und sich nicht länger im Freihafen aufhält, als zum Laden oder Löschen erforderlich. An ihre Stelle tritt eine ständige Überwachung während des Aufenthalts im Freihafen (vgl. § 32 Abs. 4 Frihamnsstadga).

Wenn das Schiff dagegen nicht zollabgefertigte ausländische Waren an Bord hat, ist die sogenannte "utvisitation" erforderlich, d.h. das Schiff ist in dem Umfange zu untersuchen, daß festgestellt werden kann, ob besondere Maßnahmen zur Zollüberwachung während der Reise des Schiffes zu treffen sind (§ 26 Frihamnsstadga). Üblicherweise werden die Luken des Schiffes versiegelt. Bei Ankunft in dem schwedischen Zollhafen wird es so behandelt, als ob es direkt aus dem Ausland käme und infolgedessen zollamtlich untersucht. Der Transport nicht zollabgefertigter ausländischer Waren, die im Freihafen ohne Zollüberwachung geladen werden dürfen, empfiehlt sich nicht, wenn ihre Menge nur gering ist und das Schiff schon zuvor durch den Zoll abgefertigt worden ist. Dann ist es günstiger, die im Freihafen zuzuladenden ausländischen Waren abfertigen zu lassen, damit das Schiff seinen inländischen Status nicht verliert.

Diese oder ähnliche Überprüfungen sind nicht notwendig, wenn das Schiff direkt für das Ausland bestimmt ist. In jedem Fall hat sich aber ein Schiffsführer bei der Absicht auszulaufen, zur Zollabfertigung bei der Zollstelle zu melden und eine allgemeine Deklaration abzugeben. Bis 1970 war die sogenannte "utgaende fartygsanmälan" zu übergeben, in der der Rechenschaftsbericht über das Schiff und die Ladung, die zur Beförderung aus dem Zollgebiet im Freihafen geladen worden war, enthalten war (§ 24 Frihamnsstadga, § 10 Freihafenzollordnung). [1)]

Normalerweise bedürfen Waren, die in einem Freihafen eingelagert werden sollen, keiner Anmeldung oder Abfertigung durch die Zollbehörden. Wohl aber sind sie gemäß § 4 der Dienstvorschriften bei der Freihafenverwaltung schriftlich anzumelden, ebenso bei ihrer Auslagerung.

Sollen Waren aus einem Freihafen in das Zollinland gebracht werden, so sind die üblichen Formalitäten bei der Einfuhr von Waren zu beachten und die entsprechenden Zölle zu entrichten. Die Waren können auf Antrag auch schon im Innern des Freihafengebiets abgefertigt und verzollt werden (§ 60 Frihamnsstadga). Eine derartige "vorgeschobene Abfertigung" wird ohne weiteres für möglich ge-

---

1) Siehe Fußnote 1 S. 157 (IMCO-Konvention).

halten, ohne daß besondere Bestimmungen wie in § 2 Abs. 7 des deutschen Zollgesetzes bestehen.

Aus diesem Überblick, der nicht umfassend ist, ergibt sich, daß der Schiffsverkehr, Güterumschlag und Warenverkehr in verschiedenen Fällen ziemlich komplizierten Vorschriften und relativ strengen Überwachungen unterworfen ist. Allein der direkte Auslandverkehr ist ohne umfangreiche Formalitäten und Überwachungsmaßnahmen zu bewerkstelligen, und gerade dieser Verkehr ist in den Freihäfen am bedeutendsten.

c) Die zollfreie Lagerung ausländischer Waren in einem Freihafen ist möglich. Die Dienstvorschriften (Reglemente) für die drei schwedischen Freihäfen unterscheiden zwischen "allgemeinem Freihafenlager" (allmänt frihamnsupplag, §§ 9 bis 14) und "privatem Freihafenlager" (enskilt frihamnsupplag, §§ 15 bis 17). In jedem Fall müssen die einzulagernden Waren bei der Freihafenverwaltung unter Angabe ihrer Beschaffenheit angemeldet werden (§ 4). Bei Einlagerung im allgemeinen Freihafenlager können über sie Bescheinigungen hinsichtlich Kollizahl und Zustand sowie Empfangsbescheinigungen ausgestellt werden (§ 12). Für diese Waren ist die Freihafenverwaltung haftbar (vgl. § 25).

"Private Freihafenlager" dürfen nur durch schriftlichen Vertrag vermietet werden, in dem die Zweckbestimmung der Räume näher erläutert wird. Der Mieter ist nach besonderer Bestimmung der Freihafenverwaltung und des Zolls buchführungspflichtig, und sowohl die Freihafenverwaltung als auch der Zoll haben jederzeit das Recht zur Einsichtnahme (§ 17). Verstößt ein Mieter gegen irgendwelche Freihafenvorschriften, so ist die Freihafenverwaltung nach Maßgabe des § 15 der Dienstvorschriften nicht an den Vertrag gebunden.

Die Dauer der Lagerung ist zeitlich nicht beschränkt. Zwar findet sich keine entsprechende Vorschrift in den schwedischen Freihafenbestimmungen, doch ergibt sich das aus dem Fehlen einer entgegengesetzten Vorschrift und der zollrechtlichen Stellung der Freihäfen.

2. Handel und Transport

a) Der Handel mit Waren unterliegt grundsätzlich keinen Beschränkungen. Lediglich der Kleinhandel ist untersagt. Für den Handel mit Schiffsbedarf und -proviant können jedoch Ausnahmegenehmigungen erteilt werden (§ 9 Abs. 1 der Freihafenverordnung).

b) Auch der Warentransport findet innerhalb der Freihäfen ohne Mitwirkung der Zollbehörden statt.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) Das schwedische Recht unterscheidet zwischen handelsüblichen Behandlungen, die ohne besondere Erlaubnis vorgenommen werden dürfen, und gewerblichen Tätigkeiten, die genehmigungsbedürftig sind.

Dazu heißt es in § 8 Abs. 2 der Freihafenverordnung:

> "Unter gewerbliche Tätigkeit wird nicht solche Arbeit einbegriffen, die ohne selbständige Erwerbsabsicht im Zusammenhang mit dem Lagerbetrieb ausgeführt wird, wie Reinigen, Sortieren oder Beseitigen der während der Beförderung oder während des Lagerns entstandenen Schäden."

b) Für die Berechtigung, innerhalb eines Freihafens eine gewerbliche Tätigkeit auszuüben, ist hingegen eine besondere Genehmigung des Königs erforderlich. Diese darf sich nicht auf eine solche Tätigkeit beziehen, die

(1) geeignet ist, auf Grund der günstigeren Erzeugungsbedingungen im Freihafen einem die gleiche Tätigkeit ausübenden Betriebe des Zollinlandes beträchtlichen Schaden auf dem heimischen Markt zuzufügen, oder

(2) als schädlich für die Sicherheit und Ordnung innerhalb des Freihafens angesehen werden kann (vgl. § 8 Abs. 1 Freihafenverordnung).

Positive Voraussetzungen braucht der um die Genehmigung Nachsuchende also nicht zu erfüllen.

Die Genehmigungen gelten für einen gesamten Betrieb, nicht nur für einzelne Vorgänge der Be- und Verarbeitung wie in Deutschland. Eine genaue Unterscheidung zwischen Herkunft und Bestimmung der noch nicht behandelten Waren und der Endprodukte ist daher überflüssig.

Entgegen der verschiedentlich geäußerten Ansicht, die schwedischen Freihäfen seien nur "reine Freihandelszonen", in denen die Bearbeitung und Verarbeitung von unverzollten Waren nicht erlaubt sei, können in ihnen also auch Industriebetriebe eingerichtet werden. Grundsätzlich sind alle warenbehandelnden oder -veredelnden Tätigkeiten gestattet.

Zur Zeit gibt es in den schwedischen Freihäfen keine Industriebetriebe, wahrscheinlich wegen der geringen räumlichen Ausdehnung der Freihafengebiete. Vor dem 2. Weltkrieg lag eine amerikanische Automobilfabrik innerhalb des Stockholmer Freihafens, die aber später wieder ausgeschlossen wurde.

Die Vermietung von Räumen oder Grundstücken innerhalb eines Freihafens zur gewerblichen Nutzung muß ebenso wie die Vermietung zu Lagerzwecken durch schriftlichen Vertrag erfolgen. Die beabsichtigte Tätigkeit ist dabei genau fest-

zulegen (vgl. § 15 Abs. 2 der Dienstvorschriften). Im übrigen gilt das Gleiche wie zu der Lagerung im "enskilt frihamnsupplag".

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren zu persönlichen Zwecken ist innerhalb eines Freihafens nicht gestattet. Vielmehr dürfen nur solche Waren verwendet werden, die "... im Freihafen verzollt oder als inländische Waren dorthin ausgeführt worden sind, und zwar ohne ein daraus folgendes Recht auf Zollvergütung oder eine damit vergleichbare Vergünstigung" (§ 7 Abs. 2 Freihafenverordnung).

Bestimmte Ausnahmen gelten für die Verwendung ausländischer Waren, die Schiffsbedarf oder -proviant darstellen, auf im Freihafen liegenden Schiffen (§ 7 Abs. 3 Freihafenverordnung).

5. Verbote und Beschränkungen; Überwachung der Freihäfen

a) Im Unterschied zu den meisten Freihäfen besteht für die schwedischen Freihäfen kein grundsätzliches Wohnverbot. So können Unterkünfte für Zollpersonal oder Arbeitskräfte ohne besondere Genehmigung von der Freihafenverwaltung eingerichtet werden. Andere Personen dürfen demgegenüber nur mit Einwilligung des Königs im Freihafen wohnen (§ 7 Abs. 1 Freihafenverordnung).

b) In Ausübung ihres Dienstes dürfen Zollbeamte Gebäude, offene Flächen, Beförderungsmittel und Güter innerhalb des Freihafens untersuchen, ebenso Personen, die den Freihafen verlassen wollen (§ 11 Freihafenverordnung, vgl. auch § 5 Abs. 1 Freihafensatzung).

Nach § 1 der Freihafenverordnung stehen die Freihäfen unter zollamtlicher Aufsicht. Auf Grund dessen ist die Möglichkeit zu ihrer Überwachung verhältnismäßig weitgehend. Wie zuvor ausgeführt, müssen selbst das Löschen und Laden in bestimmten Fällen zollamtlich überwacht werden, auslaufende Schiffe können untersucht werden.

Soweit der Freihafenverkehr nicht ausdrücklich unter zollamtliche Überwachung gestellt ist, obliegt es der Freihafenverwaltung, eine Aufsicht innerhalb des Freihafens u.a. über das Verbot oder die Einschränkung der Einfuhr und Ausfuhr gewisser Waren auszuüben. Etwaige Verstöße gegen diesbezügliche Vorschriften hat die Freihafenverwaltung unverzüglich der Zollstelle bekanntzumachen (vgl. § 82 Freihafensatzung).

Der Freihafenverwaltung stehen auf Grund der "Reglemente" ausdrücklich zahlreiche Befugnisse im Verhältnis zum Benutzerkreis der Freihäfen zu. So ist sie zum Beispiel berechtigt, den Personenkreis, der Zutritt zum Freihafen haben soll, grundsätzlich zu beschränken (§ 31). Solchen Personen, die sich des Verstoßes gegen Freihafenvorschriften schuldig gemacht haben, kann sie den Aufenthalt im Freihafen untersagen (§ 32).

Weiterhin gehört zu den wichtigsten Rechten der Freihafenverwaltung, eingelagerte Waren zu untersuchen, ob sie der nach § 4 abzugebenden Anmeldung (vgl. S. 159) entsprechen (§ 19), sowie die Möglichkeit, eingelagerte Waren öffentlich zu verkaufen, wenn der Eigentümer mit der Bezahlung der Umschlags-, Transport- und Lagerungsgebühren in Verzug gerät (§ 21).

Zu den übrigen Befugnissen der Freihafenverwaltung vgl. die Dienstvorschriften selbst.

IV. Die Verwaltung der schwedischen Freihäfen

1. Zollrechtliche Verwaltung

Hinsichtlich der Zollverwaltung wie auch der übrigen hoheitlichen Verwaltung gelten für die schwedischen Freihäfen keine Besonderheiten. Alle damit verbundenen Befugnisse werden von den gleichen Behörden ausgeführt wie in den Zollhäfen.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Trotz gewisser Unterschiede ist sich die Verwaltung der drei schwedischen Freihäfen - die nur aus relativ kleinen Teilen des gesamten Hafengebiets bestehen - in den Grundzügen ähnlich.

Das Recht zum Betrieb des Freihafens ist jeweils der Stadt verliehen worden, doch wird dieses nicht von ihr selbst, sondern von besonderen Betriebsgesellschaften auf Grund vertraglicher Vereinbarungen ausgeübt. Dennoch besteht zwischen Stadt, Gesamthafenverwaltung und Freihafenbetriebsgesellschaft eine enge Verbindung, so daß der in allen drei Fällen privatrechtliche Status der Freihafengesellschaft öffentlichen Charakter bekommt.

Im Gegensatz zu dem benachbarten Kopenhagen sind die Freihafengesellschaften nicht Konzessionäre, denen das Recht zum Betrieb des Freihafens durch Rechtsnormen auf bestimmte Zeit verliehen wird.

a) Göteborg

In Göteborg steht das gesamte Hafengebiet, einschließlich des Freihafens, im Eigentum der Stadt. Die Verwaltung des Hafens - Ausbau, Unterhaltung und Betrieb - wird von der "Hamnmyndighet" (Hafenbehörde) wahrgenommen, an deren Spitze der Hafenverwaltungsrat (Hamnstyrelse) steht, ein Gremium aus zehn Mitgliedern, von denen mehr als die Hälfte von der Stadtverordnetenversammlung, die übrigen von der Regierung und der Handelskammer ernannt werden.

Dem "Hamnstyrelse" ist an sich auch die Verwaltung des Freihafens übertragen; seit 1958 liegen jedoch sämtliche Aufgaben, die mit dem Betrieb des Freihafens als solchem und der Aufsicht über ihn zu tun haben, bei der Göteborgs Frihamns Aktiebolag. [1] Lediglich Neubauten, Veränderungen und Instandhaltung der eigentlichen Hafenanlagen und -einrichtungen (Kais, Kräne, Schuppen usw.) werden weiterhin von dem "Hamnstyrelse" ausgeführt.

Gemäß § 2 der Ordnung der Freihafengesellschaft bestehen ihre Aufgaben in "der Vermietung von Lagerhäusern und anderen Baulichkeiten sowie von Grundstücken, der Entgegennahme, Verwahrung, Pflege und Ausgabe von Waren sowie anderer Arbeiten, die sich mit den genannten Tätigkeiten am besten vereinbaren lassen". Lösch- und Ladearbeiten führt die Göteborgs Frihamns AB hingegen nicht selbst aus, sondern läßt dies von privaten Stauereiunternehmen oder den Reedereien selbst vornehmen. [2]

Bei Eröffnung des Freihafens hatte nur ein Teil der Verwaltungsaufgaben im Freihafen der Göteborgs Frihamns AB oblegen, nachdem 1920 der von der Stadt bevollmächtigte Hafenverwaltungsrat mit ihr einen Vertrag geschlossen hatte, der der Freihafengesellschaft für 20 Jahre das Recht zum Betrieb von Lagerhäusern übertrug. Einer anderen Gesellschaft, der AB Godsemottagning, wurde die Entgegennahme von im Seeverkehr ankommenden Gütern und die damit zusammenhängenden Arbeiten überlassen. [3] Teilweise gingen die Befugnisse dieser Gesellschaft schon 1951, teilweise erst 1958 auf die Göteborgs Frihamns AB über.

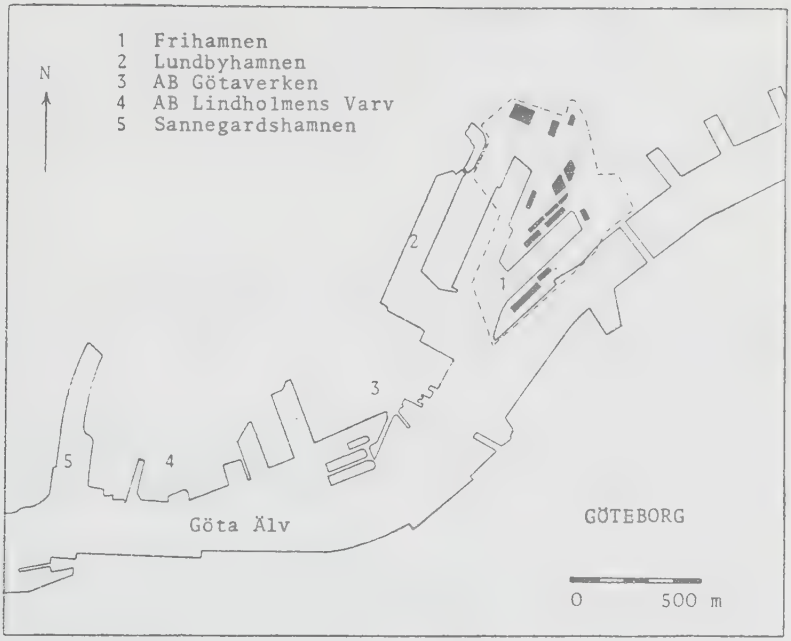
Öffentlich-rechtliche Züge erhält die Göteborgs Frihamns AB - eine Aktienge-

---

1) Gemäß Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 12. Dezember 1957, § 21.

2) Vgl. Port of Gothenburg, S. 21.

3) Zu den Verhältnissen während der 20er Jahre (vgl. Dieden, in: 15th International Congress of Navigation (Sammelband), S. 8/9; Jansson, Svenska, Frihamnsförfattningar, S. 17.



Freihafen GÖTEBORG (Schweden)

Landfläche ..... 300.000 m^2

Kailänge .....1.607 m

Lagerfläche .....68.800 m^2

sellschaft des Privatrechts, deren Anteile seit 1943 sämtlich der Stadt Göteborg gehören - vor allem durch die personelle Identität des Hafenverwaltungsrats mit ihrem eigenen Verwaltungsrat. Auf diese Weise ist die Göteborgs Frihamns AB zu einer kommunalen Institution mit beschränkter Einflußnahme durch Staat und Wirtschaft (durch deren Vertreter im Verwaltungsrat) geworden; Freihafen und Zollhafen sind verwaltungsmäßig kaum voneinander zu trennen. Die Verknüpfung der beiden zollrechtlich unterschiedenen Hafenteile wird noch dadurch verstärkt, daß der geschäftsführende Direktor des Zollhafens die gleiche Funktion im Freihafen ausübt und daß dem "Hamnstyrelse" die gesamte Hafenplanung obliegt.

b) Malmö

Wie der Hafen von Göteborg steht auch der von Malmö im Eigentum der Stadt. Oberstes Verwaltungsorgan ist die "Malmö Hamnförvaltning", die von dem Hafenverwaltungsrat geleitet wird. Dieser besteht aus sieben Mitgliedern, die sich ähnlich wie in Göteborg zusammensetzen.

Die praktische Verwaltungstätigkeit einschließlich der Bewirtschaftung des Zollhafens wird von sechs Abteilungen unter der Leitung des Hafendirektors ausgeübt: die Büro-, Planungs-, Wirtschafts- und Verkehrsabteilung sowie die technische und die kaufmännische Abteilung.

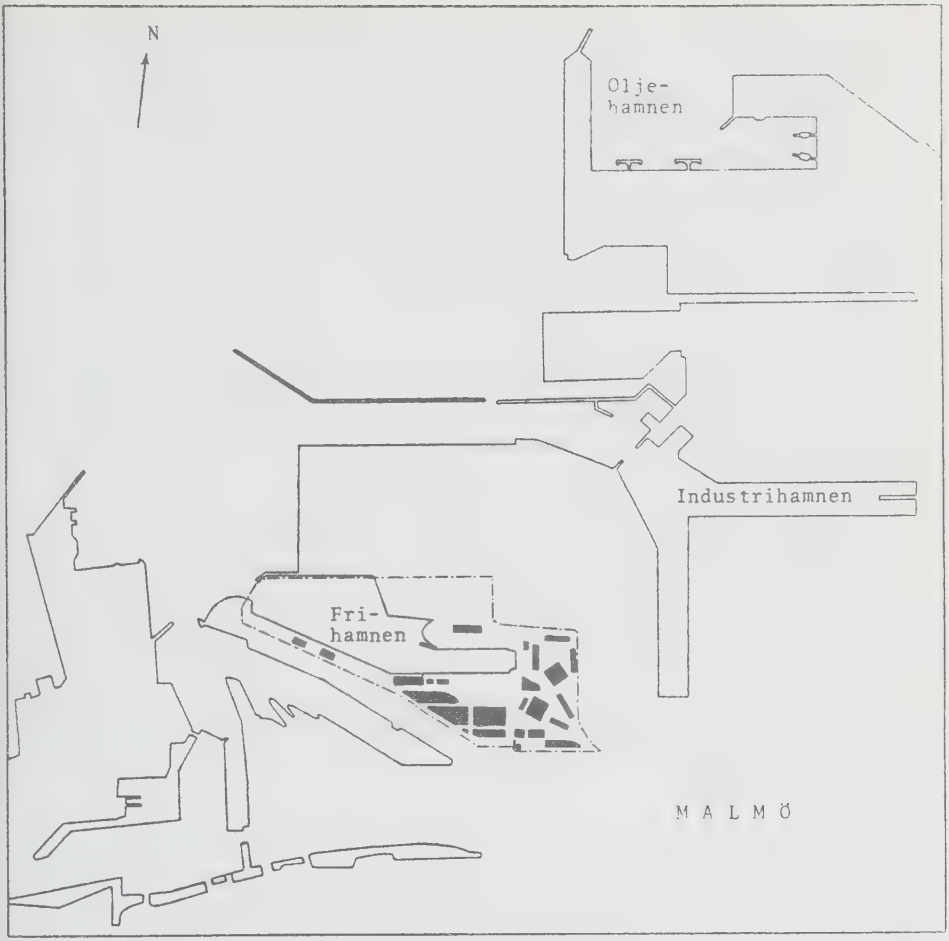
Der Betrieb des Freihafens ist seit seiner Einrichtung 1922 der Malmö Frihamns Aktiebolag übertragen (genehmigt durch Königliche Resolution vom 28. August 1922), deren Anteile sich ausschließlich im Besitz der Stadt Malmö befinden. [1] Der Verwaltungsrat der Gesellschaft ist mit dem "Hamnstyrelse" identisch. Ebenso ist der Hafendirektor gleichzeitig geschäftsführender Direktor der Freihafengesellschaft.

Mit Ausnahme der Güterannahme im Freihafen sowie des Umschlags und der Lagerung von Waren werden alle Verwaltungstätigkeiten von den oben erwähnten Abteilungen unter Leitung des Hafendirektors/Direktors der Freihafengesellschaft vorgenommen.

Hafenverwaltung und Freihafenverwaltung sind somit praktisch in einer Hand vereinigt. Lediglich für die Bewirtschaftung besteht eine nominelle Trennung, die durch die personelle Identität der leitenden Organe von Hafenverwaltung und Frihamns AB kaum praktisch wird. Die Freihafengesellschaft ist jedoch finanziell unabhängig und stellt ihre eigene Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung auf.

---

1) Seit 1925. Vgl. Boernstein, in: Foreign Trade Zones, S. 120.



Freihafen MALMÖ (Schweden)

Landfläche ..... 330.000 m^2

Kailänge .....1.003 m

Schuppen und
Lagerhäuser .....78.400 m^2

c) Stockholm

Ebenfalls in kommunalem Eigentum befindet sich der Hafen von Stockholm. Der wie in Malmö siebenköpfige Hafenverwaltungsrat wird von der Stadtverordnetenversammlung (5 Mitglieder, darunter der Vorsitzende), der Handelskammer (1) und der schwedischen Regierung (1) bestimmt. Seine Zusammensetzung entspricht somit der der Hafenverwaltungsräte in Göteborg und Malmö.

Zu seinen Aufgaben gehören u. a. Bau, Ausrüstung und Instandhaltung der Hafenanlagen, einschließlich des Freihafengebiets, sowie die Bewirtschaftung des Zollhafens.

Der Freihafen wird seit seiner Eröffnung im Oktober 1919 von privaten Gesellschaften auf Grund vertraglicher Vereinbarung mit der Stadt Stockholm betrieben. Da der Stadt durch Königliche Resolution vom 30. Januar 1919 das Recht zum Betrieb des sogenannten "provisorischen" Freihafens auf zunächst nur fünf Jahre verliehen worden war, hatte der Vertrag mit der (ersten) Frihamnsaktiebolag auch nur eine Laufzeit von fünf Jahren. Nach Umwandlung der zeitlich beschränkten Freihafenkonzession in eine unbeschränkte durch Königliche Resolution vom 3. Oktober 1924 schloß der Hafenverwaltungsrat im Namen der Stadt Stockholm einen Vertrag mit einer neugebildeten Frihamnsaktiebolag. Nach § 1 dieses Vertrages wurden der Gesellschaft sämtliche Anlagen, Gebäude und Einrichtungen des Freihafens ab 1. Januar 1925 zur Bewirtschaftung überlassen. Trotzdem blieb die Ausführung aller Bauvorhaben dem Hamnstyrelse vorbehalten, mit Ausnahme der Unterhaltung von Gebäuden (§ 9 des Vertrages). Bewegliche Betriebsgeräte waren und sind dagegen von der Gesellschaft auf eigene Rechnung zu beschaffen (§ 12 des Vertrages).

Die Stockholms Frihamns AB wird von einem siebenköpfigen Verwaltungsrat geleitet, der aus dem Vorsitzenden des Hafenverwaltungsrates kraft Amtes sowie aus zwei von den Aktionären und vier von der Stadtverordnetenversammlung gewählten Mitgliedern besteht. Zwei der vier von der Stadtverordnetenversammlung gewählten Mitglieder müssen gleichzeitig dem Hafenverwaltungsrat angehören (§ 7 der Satzung der Gesellschaft vom 6. Dezember 1924). Indirekt werden a l l e Mitglieder des Verwaltungsrats der Frihamns AB von der Stadtverordnetenversammlung gewählt, da sämtliche Anteile der Gesellschaft im Eigentum der Stadt Stockholm stehen.

Im Gegensatz zu Göteborg und Malmö ist der Verwaltungsrat der Gesellschaft jedoch nicht mit dem Hafenverwaltungsrat identisch. Der geschäftsführende Direktor der Freihafengesellschaft wird von deren Verwaltungsrat bestimmt. Er ist zwar nicht notwendig, wohl aber tatsächlich gleichzeitig Hafendirektor.

d) Zusammenfassung

Alle drei schwedischen Freihäfen sind städtisches Eigentum. Sie werden jeweils von einer Aktiengesellschaft betrieben, während die übrige Verwaltung in den Händen der (öffentlich-rechtlichen) Hafenbehörde liegt. Diese Trennung ist in gewissem Umfange nur nominell, da die Freihafenbetriebsgesellschaften im Eigentum der Städte stehen, die Verwaltungsdirektoren der Hafenbehörde gleichzeitig geschäftsführende Direktoren der Freihafengesellschaften und im Falle Göteborgs und Malmös sogar die Hafenverwaltungsräte mit den Verwaltungsräten der Freihafengesellschaften personell identisch sind.

Auf Grund dieser Konstruktion können die Freihäfen wie privatwirtschaftliche Betriebe geführt werden, ohne an alle öffentlich-rechtlichen Grundsätze gebunden zu sein, obwohl sie entscheidend von den Städten beeinflußt werden.

ABSCHNITT 8

Finnland

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die finnische Gesetzgebung gebraucht als Bezeichnung für "Freihafen" entweder das schwedische Wort "frihamn" oder den finnischen Ausdruck "vapaasatama". Beides bedeutet wörtlich "Freihafen". Die daneben bestehenden "Freilager" - die in Helsinki und Turku in Betrieb befindlichen haben den Charakter von Hafenfreizonen - werden "frilager" bzw. "vapaavarasto" benannt.

2. Die wichtigsten Rechtsquelle für die finnischen Freilager und Freihäfen ist

(1) das Gesetz Nr. 271 (Zollgesetz) vom 8. September 1939, (§§ 60 ff., insbesondere §§ 70 ff.
(Finlands Författningssamling)

das durch besondere "Reglemente" für die einzelnen Freilager und Freihäfen ergänzt wird:

(2) Ordnung für die Finnische Freihafengesellschaft in Hanko/Hangö, festgesetzt vom Staatsrat am 9. März 1967 (Finlands Författningssamling)

(3) Ordnung für das Freilager der Stadt Helsinki, festgesetzt vom Staatsrat am 11. Juni 1964
(Finlands Författningssamling)

(4) Ordnung für die Freilagergesellschaft von Turku, festgesetzt vom Staatsrat am 3. Dezember 1964
(Finlands Författningssamling)

Das Zollgesetz gibt zunächst in § 70 eine Erläuterung des Begriffes "Freilager" und führt die darin zulässigen Tätigkeiten und ihre Einschränkungen auf. § 71 enthält Entsprechendes zu "Freihafen". § 71a betrifft die Behandlung von Waren des freien Verkehrs, die in ein Freilager oder einen Freihafen gebracht werden, sowie die Bearbeitung von Waren, die später in das Zollinland eingeführt werden sollen.

Von dem Recht, Freilager und Freihäfen einzurichten und zu betreiben, handelt § 72 Abs. 1; es folgen besondere Vorschriften über die Verwaltung, den Erlaß besonderer Dienstvorschriften und die Gebühren für Dienstleistungen.

Die Ordnung für die Freihafengesellschaft in Hanko nennt in § 1 die Zweckbestimmung des Freihafens und verweist auf die geltende Zollgesetzgebung. Vor-

schriften über Erweiterung und Einschränkung des Freihafengebiets bringt § 2, während die §§ 4 und 5 Regelungen über Dienststunden und Vorgehen bei der Einlagerung von Waren enthalten. Der 2. Abschnitt der Ordnung (§§ 6 bis 12) regelt die eigentliche Lagerung der Waren und führt die Rechte und Pflichten der Wareninhaber auf. Die übrigen Bestimmungen handeln im wesentlichen von der Verantwortlichkeit für eingelagerte Waren (§ 13), ihrer Versicherung (§ 14) sowie den allgemeinen Ordnungsvorschriften (§ 17) und Zutrittsbeschränkungen (§§ 16 und 19).

Die Ordnung für das Freilager von Helsinki entspricht der für den Freihafen Hanko, während die Ordnung für die Freilagergesellschaft in Turku zwar im wesentlichen den gleichen Inhalt, aber in etwas anderer Reihenfolge, hat.

3. Die gesetzliche Definition von Freilager in § 70 Abs. 1 des finnischen Zollgesetzes lautet:

> "Unter Freilager wird eine Speichereinrichtung zum öffentlichen Gebrauch verstanden, zu der ein von dem übrigen Zollgebiet fest abgegrenztes und durch besondere Zollbewachungsmaßnahmen von den anliegenden Gebäuden und Gebieten abgesondertes Landgebiet mit Gebäuden und Lagerplätzen gehört."

Freihafen wird in § 71 Abs. 1 wie folgt umschrieben:

> "Freihäfen sind eine zum allgemeinen Gebrauch vorgesehene Einrichtung, die in einem von dem übrigen Zollgebiet fest abgegrenzten und durch besondere Zollbewachungsmaßnahmen abgesonderten Hafengebiet mit Kaianlagen, Lagerplätzen und Gebäuden besteht."

Von diesen Definitionen her besteht der einzige Unterschied zwischen einem Freilager und einem Freihafen darin, daß ersteres ohne eigene Kaianlagen ist.

4. Freilager wie Freihäfen unterstehen der finnischen Zollhoheit, da sie zum Zollgebiet (im Sinne von Zollhoheitsgebiet) gehören, vgl. §§ 70 und 71 des Zollgesetzes: sie sind vom übrigen Zollgebiet abgegrenzt. Zu ihrem zollrechtlichen Status heißt es in § 70 Abs. 2, daß die in sie verbrachten Waren so angesehen werden, "als ob sie sich außerhalb des Zollgebiets befänden". Vom zolltechnischen Standpunkt gelten die Freilager also als Ausland. Für die Freihäfen verweist § 71 Abs. 2 auf § 70 Abs. 2 des Zollgesetzes, so daß demzufolge kein Unterschied zwischen den beiden Einrichtungen besteht.

Auf Grund dieser zollrechtlichen Stellung der Freilager bzw. -häfen sind Zölle erst zu entrichten, wenn die Waren aus ihnen entnommen werden, um in den freien Verkehr überführt zu werden (§ 63 des Zollgesetzes). Waren des freien

Verkehrs sind entsprechend als ausgeführt anzusehen, wenn sie in ein Freilager oder einen Freihafen verbracht werden (vgl. § 71a Abs. 1 des Zollgesetzes).

Da es weder zum zollrechtlichen Status der finnischen Freilager und Freihäfen noch zu ihrer Ausgestaltung ausführliche, geschweige denn umfassende gesetzliche Bestimmungen gibt, ist es bei Meinungsverschiedenheiten mit der Zollverwaltung oft erforderlich, den höchsten Gerichtshof anzurufen. Dessen Entscheidung ist sodann bindend.

II. Einrichtung und Aufhebung der freien Hafengebiete, Änderung der Grenzen

1. Grundsätzlich steht das Recht zur Einrichtung und zum Betrieb von Freilagern und Freihäfen dem Staate zu. Nur auf besonderen Antrag kann der Staatsrat dies auch Gemeinden bzw. finnischen Aktiengesellschaften, Genossenschaften oder Vereinen bewilligen. Privatrechtlichen Körperschaften darf die Genehmigung erst nach Anhörung der Gemeinde, in der das Freilager oder der Freihafen eingerichtet werden soll, erteilt werden. Gleichzeitig mit der Genehmigung soll der Staatsrat die zur Wahrung der staatlichen Belange erforderlichen besonderen Bedingungen und Vorschriften festsetzen (vgl. § 72 des Zollgesetzes).

Ein Gesetz ist zu der Einrichtung eines neuen Freilagers oder Freihafens nicht erforderlich.

2. Die Erweiterung und Einschränkung des Freihafengebietes in Hanko ist mit Genehmigung der Zollverwaltung ohne weiteres möglich. Keinesfalls kann eine Verkleinerung des Freihafens ohne den Willen des Inhabers vorgenommen werden (vgl. § 2 Abs. 1 der Ordnung für die Freihafengesellschaft).

Eine entsprechende Bestimmung fehlt für die Freilager, doch ist auf Grund der allgemeinen Gleichbehandlung von Freihäfen und Freilagern davon auszugehen, daß diese auf die gleiche Weise verändert werden können. Im übrigen sind vertragliche Abmachungen hinsichtlich der Überlassung der Gebiete zu beachten.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr und Lagerung

a) Der Schiffsverkehr im Freihafen von Hanko erfreut sich keiner besonderen Erleichterungen; vielmehr sind die gleichen Vorschriften zu beachten, die für die anderen finnischen Häfen gelten.

b) Hingegen können ausländische Waren im Freihafen ohne Zollbewachung gelöscht und eingelagert werden. Irgendwelche zollamtlichen Formalitäten sind nicht notwendig, wohl aber eine schriftliche Anmeldung der einzulagernden Waren bei der Freihafenverwaltung unter Angabe von Art, Stückzahl, Marke und Gewicht. Ist die Einfuhr der Waren unbedingt verboten oder sind diese geeignet, dem übrigen gelagerten Gut oder den Lagerräumen Schaden zuzufügen, so kann die Einlagerung verweigert werden (vgl. §§ 5 und 6 der Ordnung für die Freihafengesellschaft).

Da die Freilager keine eigenen Kaianlagen besitzen, kommt eine direkte Entladung von Waren aus Schiffen nicht in Betracht. Für Waren, die in sie verbracht werden, sind jedoch keine Zollbeschau oder andere zollamtliche Abfertigungsmaßnahmen erforderlich. Im einzelnen gelten ähnliche Vorschriften wie für den Freihafen Hanko.

c) Über die eingelagerten Waren ist nach näherer Maßgabe der Freihafen bzw. -lagerverwaltung und der Zollbehörden Buch zu führen, unabhängig davon, ob die Lagerung im allgemeinen oder privaten (besonders gemieteten) Lagerraum erfolgt (vgl. für den Freihafen Hanko § 5 Abs. 3 der Ordnung).

Die Lagerung ist zeitlich unbeschränkt möglich.

2. Handel und Transport

a) Wie in den Freilagern, so ist auch in den Freihäfen der Kleinhandel verboten. Selbst eine Ausstellung der eingelagerten Waren oder deren öffentliches Angebot ist untersagt (§§ 70 Abs. 2 S. 2, 71 Abs. 2 S. 2).

Eine Ausnahme vom Verbot des Kleinhandels gilt für den Verkauf von Schiffsbedarf, Brenn- und Schmierstoffen sowie von Proviant an Schiffe im Auslandsverkehr, der jedoch nur in den Freihäfen erfolgen darf. Er muß mit Zustimmung der Zollverwaltung und unter ihrer Aufsicht vorgenommen werden (§ 71 Abs. 2 S. 2 des Zollgesetzes).

b) Praktisch ist der Verkehr und Handel in den Freilagern und Freihäfen dadurch beschränkt, daß sie nur zu bestimmten Zeiten für den Geschäftsverkehr geöffnet sind (der Freihafen Hanko werktags lediglich von 8 bis 17 Uhr). Für Arbeiten zu anderen Zeiten ist eine Erlaubnis der Betriebsgesellschaft erforderlich.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) Behandlungen der eingelagerten Waren sind in Freilagern und Freihäfen im gleichen Umfange zulässig (§ 70 Abs. 2 S. 1, § 71 Abs. 2 S. 1 des Zollgesetzes). Unter anderem sind Umpacken, Teilen, Sortieren und Mischen ohne Mitwirkung der Zollbehörden möglich.

b) Neben den handelsüblichen Behandlungen zur Erhaltung der Ware dürfen auch Bearbeitungen und Verarbeitungen vorgenommen werden.

Industrielle Betriebe dürfen sowohl in den Freilagern als auch in den Freihäfen angelegt werden, allerdings nur mit besonderer Genehmigung des Staatsrates (§§ 70 Abs. 2 S. 2, 71 Abs. 2 S. 2 des Zollgesetzes). Solche Betriebe sollen grundsätzlich für die Ausfuhr arbeiten. Daher gelten für die gewerbliche Verarbeitung von ausländischen Waren, die in das Zollgebiet eingeführt werden sollen, besondere Bedingungen. Sie darf nicht zugelassen werden, wenn

(1) der Betrieb durch diese Möglichkeit in eine vorteilhaftere Wettbewerbslage gegenüber entsprechenden Betrieben im Inland versetzt würde oder
(2) der Zweck der gewerblichen Tätigkeit als Steuerumgehung angesehen werden müßte
(vgl. § 71a Abs. 2 des Zollgesetzes).

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der persönliche Gebrauch oder Verbrauch von unverzollten Waren ist in den Freilagern und Freihäfen nicht gestattet (§§ 70 Abs. 2 S. 3, 71 Abs. 2 S. 2 des Zollgesetzes).

5. Verbote und Beschränkungen, zollamtliche Überwachung

a) Zunächst kann auf den vorigen Abschnitt "Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen" verwiesen werden.

Ein ausdrückliches Wohnverbot für Freilager und Freihäfen läßt sich den finnischen Vorschriften nicht entnehmen, folgt jedoch aus der Ausrichtung der beiden Einrichtungen auf Lagerung und Behandlung sowie den im einzelnen festgelegten persönlichen Beschränkungen. So ist der Zutritt nur solchen Personen erlaubt, die in ihnen beruflich zu tun haben. Dabei sind die von den Zollbehörden und den Betriebsgesellschaften für erforderlich gehaltenen Kontroll- und Verkehrsvorschriften zu beachten.

Zur Buchführungspflicht vgl. oben S. 172 ("Lagerung").

b) Eine direkte zollamtliche Überwachung der Freilager und Freihäfen in ihrem Innern findet regelmäßig nicht statt, kann jedoch bei Bedarf erfolgen. Normalerweise beschränken sich die Zollbehörden darauf, die umzäunten Gebiete von außen zu bewachen und insbesondere den ausgehenden Verkehr zu kontrollieren.

IV. Die Verwaltung der finnischen Freilager und Freihäfen

1. Zollrechtliche Verwaltung

Hinsichtlich der zollrechtlichen Verwaltung der finnischen Freilager und Freihäfen gelten keine Besonderheiten. Ihre Inhaber haben Zollbüros und -abfertigungsstellen auf eigene Rechnung zu errichten, während die Kosten für die Zollbewachung usw. vom Staat getragen werden.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Wie bereits erwähnt, steht das Recht zur Einrichtung und zum Betrieb von Freilagern und Freihäfen an sich dem Staat zu, kann aber auch an Gemeinden und Körperschaften des Privatrechts delegiert werden.

Sofern der Staat oder eine Gemeinde Inhaber eines Freilagers oder Freihafens ist, muß zu ihrer Betreuung und Vertretung ein Vorsteher eingesetzt werden, der vor Gericht als Kläger und Beklagter auftreten kann (vgl. § 73 Abs. 1 des Zollgesetzes).

Träger des Freilagers in Turku und des Freihafens in Hanko sind Aktiengesellschaften, während das Freilager in Helsinki von der Stadt betrieben wird. Ihre Ordnungen (Reglemente) und Tarife für Dienstleistungen werden vom Staat bestimmt (vgl. § 73 Abs. 4 des Zollgesetzes).

a) Turku

Das Freilager in Turku ist von der 1964 gegründeten "Turun Vapaavarasto Oy" (Abo Frilager AB) eingerichtet worden und wird von ihr bewirtschaftet.

Das Aktienkapital der Gesellschaft ist zu einem großen Teil im Besitz der Stadt Turku; daneben sind etwa 60 Import-, Industrie- und Großhandelsunternehmen sowie Banken an ihr beteiligt. Die Grundstücke, auf denen das Freilager betrieben wird, sind langfristig gepachtet worden.

Die Gesellschaft steht in gewissem Umfange unter staatlicher bzw. öffentlicher Aufsicht. Die Rechnungsprüfung wird zum Beispiel von einem dreiköpfigen Gre-

mium vorgenommen, das sich aus Vertretern der Stadt Turku, der Handelskammer und der Banken zusammensetzt.

b) Hanko

Der Freihafen von Hanko wird von einer Aktiengesellschaft, der Oy Suomen Vapaasatama (Finlands Frihamn AB), verwaltet und bewirtschaftet.

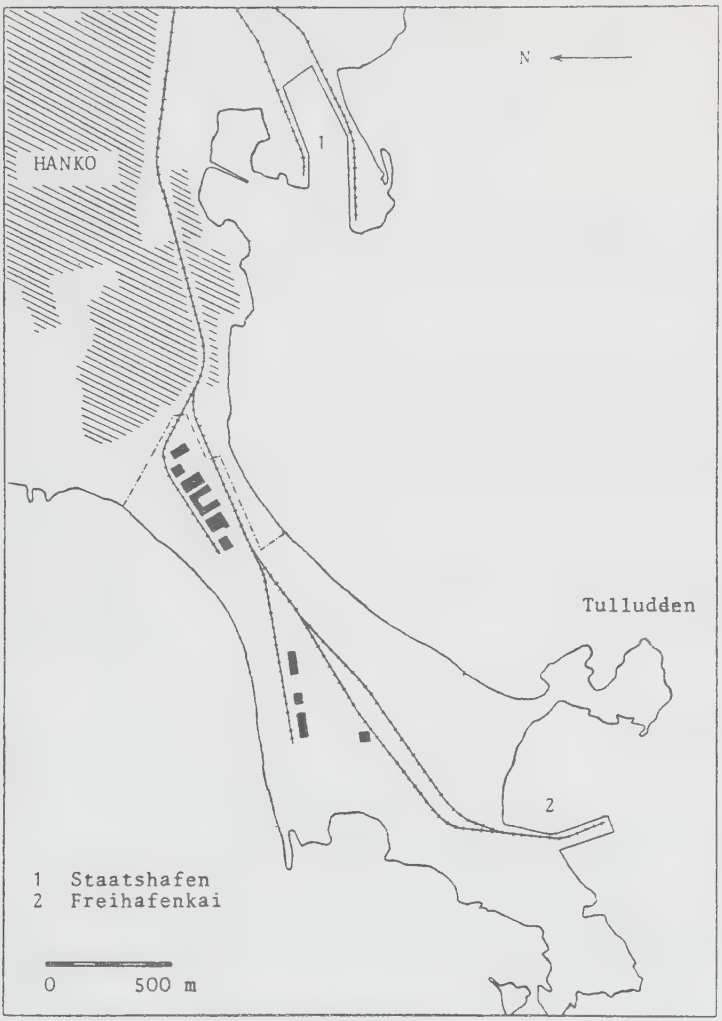
15 % ihres Kapitals ist in Händen der Stadt Hanko, der Rest gehört verschiedenen Handelsunternehmen und Organisationen.

c) Helsinki

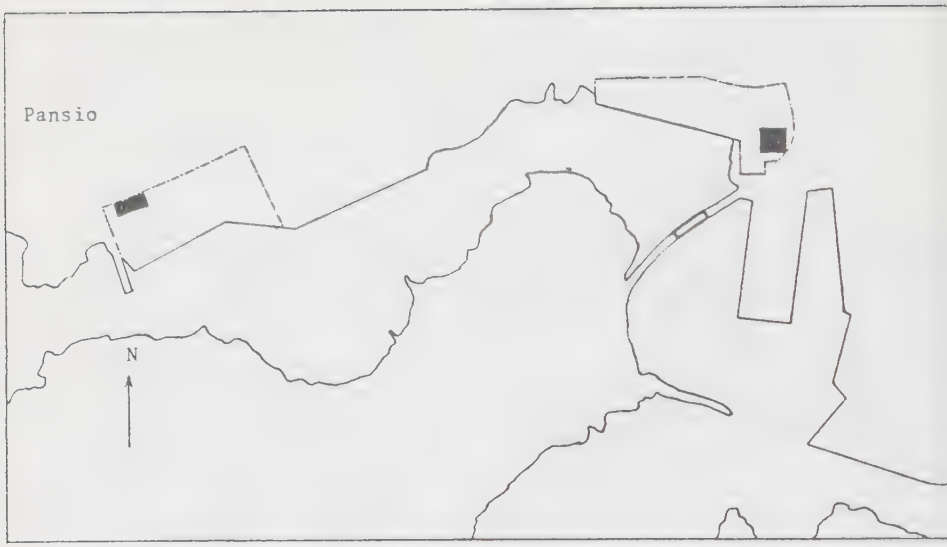
Im Gegensatz zu den Einrichtungen in Turku und Hanko ist das Freilager in Helsinki der Stadt bewilligt worden und liegt gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 seiner Ordnung in dem der Stadt gehörenden Gebiet, das der Hafenverwaltung untersteht.

Der Betrieb des Freilagers ist der Hafenverwaltung von Helsinki (hamnverk/satamalaitoksen) übertragen, die ein besonderer Zweig der allgemeinen Stadtverwaltung ist. Unmittelbar verantwortlich für den Betrieb ist die Lager- und Kaiaufsichtsabteilung (upplagrings- och kajkontrollavdeling).

Die Organisation der Hafenverwaltung ähnelt der in den schwedischen Häfen Göteborg, Malmö und Stockholm. An der Spitze des "Hamnverk" steht ein Verwaltungsrat aus neun Personen, die jährlich vom Stadtrat gewählt werden und die im Stadtrat vertretenen Parteien repräsentieren. Sie sollen den am Hafen interessierten Kreisen - also Reedern, Schiffsmaklern, Exporteuren und Hafenarbeitern - angehören. Der Stadtdirektor, dem die Aufsicht über die Hafenverwaltung obliegt, entsendet zu den Sitzungen des Verwaltungsrats einen Vertreter.



Freihafen HANKO/HANGÖ (Finnland)



Hafenfreizone TURKU (Finnland)

Gesamtfläche ..... 300.000 m^2

zur Zeit genutzt ..... 180.000 m^2

Lagerhäuser .....8.500 m^2

Gebiet A im Haupthafen: Einlagerung von Stückgut

Gebiet B im Ölhafen von Pansio: Lagerung von Kraftwagen
und rollendem Material im Freien

ABSCHNITT 9
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen im europäischen Mittelmeerraum mit Ausnahme Italiens

1. Spanien

In Spanien gibt es seit Mitte des vorigen Jahrhunderts sogenannte "Puertos Francos"; durch Königliches Dekret vom 11. Juli 1852 [1] wurden folgende Häfen auf den Kanarischen Inseln zu "Freihäfen" erklärt: Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Las Palmas, Santa Cruz de La Palma, Arrecife, Puerto de Cabras und San Sebastián. 1870 kam Valverde hinzu.

Diese Häfen können jedoch nicht als "freie Hafengebiete" im Sinne dieser Untersuchung angesehen werden, da ihre Erklärung zu "Freihäfen" lediglich die Öffnung für den Verkehr und das Recht auf zollfreie Einfuhr der meisten Waren (Ausnahmen bestehen bis heute) beinhaltete. Ihr Status mag durch Art. 2 des Gesetzes vom 6. März 1900 [2], das die Rechte der genannten Häfen aufrechterhielt, verdeutlicht werden. Er lautet:

> "Frei von allen Zöllen und Steuern, gleich welcher Bezeichnung, und ausgeschlossen von den eingeführten oder noch einzuführenden Monopolen bleiben sämtliche Waren, die nach den Kanarischen Inseln eingeführt und von dort ausgeführt werden, mit Ausnahme von ..." [3]

Demzufolge bildeten die gesamten Kanarischen Inseln ein "zollfreies" Gebiet, für das die "Freihäfen" lediglich die für den Verkehr zugelassenen Häfen waren. So bestimmt Art. 2 des Königlichen Dekrets vom 11. Juli 1852:

> "Von diesen Häfen allein kann der Handel mit denen der Halbinsel unterhalten werden. ..."

und Art. 1 Satz 2 des erwähnten Gesetzes vom 6. März 1900 ermächtigt die Regierung, die Anzahl "der zum Handel befugten Häfen" zu vermehren oder zu vermindern.

Rechtstechnisch wurde (und wird) das Ziel der Zollfreiheit der "Freihäfen" bzw. der Kanarischen Inseln auf einem völlig anderen Wege erzielt als bei den "freien

---

1) PrHA 1852, Bd. II, S. 351.

2) DHA 1900, S. 465.

3) Zu diesen Ausnahmen gehören u.a.: Branntwein, Zucker, Kakao, Kaffee, Tee, Gewürze und Tabak, um nur die wichtigsten Güter zu nennen.

Hafengebieten" im hier gebrauchten Sinne: während diese aus dem Zollgebiet (also dem Gebiet, in dem Einfuhrzölle entstehen) tatsächlich oder auf Grund einer Fiktion ausgeschlossen sind, gehören jene zum Zollgebiet, nur wird von der Erhebung von Zöllen für die meisten Güter abgesehen. Das Ergebnis ist das gleiche. [1)]

Der zollfreie Status bietet auch den Häfen der Kanarischen Inseln Vorteile. So werden sie von vielen Schiffen angelaufen, um Treibstoff zu bunkern. Die Vorteile für die Häfen sind jedoch nur Begleiterscheinungen der Zollfreiheit der gesamten Inseln. Nicht die Häfen als solche sind privilegiert worden, sondern das Gebiet, in dem sie liegen, so daß sich dessen Zollfreiheit notwendig auch auf sie erstrecken muß.

---

1) Wegen der Abgabenfreiheit für eingeführte Waren gelten besondere Bestimmungen für den Handel zwischen den Kanarischen Inseln und dem spanischen Festland (der "Halbinsel"), die in Ziffer 7 der Einleitung zum spanischen Zolltarif niedergelegt sind (vgl. dazu Luengo, S. 266/267). Im wesentlichen laufen sie darauf hinaus, daß Waren ausländischen Ursprungs die normalen Zölle zu entrichten haben, wenn sie von den Kanarischen Inseln auf die Halbinsel gebracht werden, während landwirtschaftliche Erzeugnisse der Kanarischen Inseln sowie Fischereierzeugnisse zollfrei sind. Alle anderen Erzeugnisse der Kanarischen Inseln unterliegen Einfuhrzöllen. Waren der "Halbinsel" werden auf den Kanarischen Inseln im Hinblick auf die Zollabgaben als ausländische angesehen, so daß sie beim Rücktransport auf die "Halbinsel" zollpflichtig sind. Für einige Waren gelten jedoch Ausnahmen.
Die Wirtschaft der Kanarischen Inseln, die in erheblichem Maße auf die Erzeugung von Früchten (Bananen, Tomaten) ausgerichtet ist, ist durch deren geographische Lage doppelt benachteiligt: einerseits werden ihre Produkte durch die große Entfernung zu den Verbrauchermärkten, andererseits durch die hohen Transportkosten für die benötigten Düngemittel, Verpackungsmaterialien und Maschinen verteuert. Diese Nachteile werden durch die Möglichkeit des zollfreien Bezugs zumindest gemildert (vgl. zu dem Einfluß des zollfreien Status auf die Wirtschaft der Kanarischen Inseln insbesondere Luengo, S. 266 bis 270). Der Zweck der Zollfreiheit besteht also nur darin, ein vom Mutterland getrenntes und insofern benachteiligtes Gebiet wirtschaftlich am Leben zu halten.

Entsprechendes gilt für Ceuta und Melilla in Nordafrika sowie für die Chafarinen Inseln (der nordafrikanischen Küste vorgelagert), die durch Gesetz vom 18. Mai 1863 [1] zu "Puertos Francos" erklärt wurden.

Diese Häfen bzw. Gebiete mit Seehäfen, die noch heute für die meisten Güter Zollfreiheit genießen, werden nicht näher erläutert, da sie nicht aus dem Hafen allein, sondern jeweils aus einer größeren "territorialen Einheit", die zollfrei ist, bestehen.

Der erste spanische Freihafen im Sinne eines vom Zollgebiet abgetrennten Hafengebiets war das Freilager (Depósito Franco) von Cádiz. Dieses war auf Grund eines Königlichen Dekrets vom 22. September 1914 auf Antrag der Hafenverwaltung von Cádiz eingerichtet und am 10. Dezember 1915 eröffnet worden. [2] 1917 wurde das Freilager in den Hafen verlegt. Da es nicht nur aus einem Gebäude, sondern aus einem Gebiet von ca. 70.000 m^2 und eigenen Kaianlagen von ca. 450 m Länge bestand sowie Waren in das Freilager zollfrei eingeführt und gelagert werden könnten, erfüllte es die in der Einführung genannten Voraussetzungen eines Freihafens. Die Bewirtschaftung des Freilagers von Cádiz wurde einer privaten Gesellschaft übertragen. [3]

Schon kurze Zeit später folgte die Einrichtung weiterer Freilager dieser Art in Barcelona, [4] Bilbao [5] und Santander; [6] auch sie lagen im Hafengebiet und besaßen eigene Kaianlagen. [7]

Am 11. Juni 1929 erging das Königliche Gesetzesdekret Nr. 1491, [8] das die bis heute geltenden Grundbestimmungen über Freihäfen, Freizonen und Freilager enthält. Art. 6 Abs. 1 des Gesetzesdekrets genehmigte sogleich die Errichtung von Freizonen (mit gegenüber den Freilagern erweiterten Befugnissen, da in diesen keine industriellen Bearbeitungen erlaubt waren) in Cádiz und Barcelona. Eine dritte Freizone wurde für einen Hafen in Nordspanien vorgesehen, und

---

1) PrHA 1863, Bd. I, S. 343.
2) Siehe DHA 1916, S. 343.
3) Zu dem Depósito Franco von Cádiz vgl. Brockmann, in: 15th International Congress of Navigation (Sammelband), S. 16/17, und Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la Zona Franca en Cádiz, S. 16.
4) Genehmigt 1916, Aufnahme des Betriebes 1921.
5) Genehmigt 1918, Aufnahme des Betriebes 1920.
6) Genehmigt 1918, Aufnahme des Betriebes 1923.
7) Brockmann, S. 18 ff.
8) Gaceta de Madrid vom 13. Juni 1929, S. 1530.

die Regierung ermächtigt, ihre Einrichtungen zu genehmigen. Dies geschah durch Dekret des Finanzministers vom 20. Juni 1947, [1] durch das die Freizone von Vigo gegründet wurde.

Heute gibt es in Spanien Freizonen (Zonas Francas) in Barcelona, Cádiz und Vigo; Freilager im Hafengebiet (Depósitos Francos) befinden sich in Algeciras, Alicante (1959), Bilbao (1920), La Coruña (1966), [2] Pasajes (1953) und Santander (1923). [3] Die heute bestehenden Depósitos Francos sind zum Teil recht klein und besitzen nicht alle eigene Hafenanlagen.

2. Jugoslawien

Freihäfen im Sinne dieser Untersuchung gibt es in Jugoslawien seit 1963. In diesem Jahr wurde das Zollgesetz um die Vorschriften über die sogenannte "Zollfreizone" (Slobodna carinska zona) ergänzt. Noch im Oktober 1963 wurde durch Beschluß des Bundesstaatssekretärs für Finanzen eine Zollfreizone in dem slowenischen Hafen Koper, der unweit von Triest liegt, gegründet und nahm schon bald ihren Betrieb auf. Wohl beschleunigt durch diesen Umstand wurde kurz darauf (1964) ebenfalls im Hafen von Rijeka eine Zollfreizone gegründet. [4] Rijeka, das frühere Fiume, hatte bereits in österreichischer und italienischer Zeit einen Freihafen besessen (vgl. insoweit Geschichte Italiens), der jedoch nicht wieder eröffnet wurde, als es zu Jugoslawien kam.

Weitere Zollfreizonen, die aus einer Land- und Wasserfläche bestehen, sind in den Seehäfen Split (1967) und Pula (1969) gegründet worden. Die Zollfreizone von Pula ist allerdings noch nicht in Betrieb. Geplant werden Zollfreizonen auch in den Seehäfen Bar, Ploce, Sibenik und Zadar. 1970 wurde das Freihafengebiet von Koper wesentlich erweitert, so daß es nunmehr fast das gesamte Hafengebiet umfaßt. Daneben gibt es auch Zollfreizonen in Flußhäfen. Seit 1964 ist eine solche in Belgrad in Betrieb, weitere werden in Novi Sad und Sisak geplant. [5]

---

1) Boletin Oficial del Estado vom 2. Juli 1947.

2) Durch Dekret Nr. 2719 vom 14. August 1965 wurde die Umwandlung des bisherigen "Depósito Comercial" in ein "Depósito Franco" genehmigt.

3) Vgl. Auskunft der Dirección General de Aduanas, Madrid, von September 1969.
Die Jahreszahlen geben das Jahr der Betriebsaufnahme an.

4) Vgl. "Zollfreizone in Rijeka errichtet", in: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 3. März 1964, S. 10.

5) Auskunft des 'Institut za saobracaj, pomorstvo i veze', Zagreb, vom 15. September 1969.

1970 richtete Jugoslawien eine Anfrage an die Mitgliedstaaten des Customs Co-operation Council in Brüssel, die die Rechtsstellung und Ausgestaltung von Freihäfen und Freizonen betraf, da Jugoslawien bei den Vorarbeiten zu einem geplanten neuen Zollgesetz die jetzigen Bestimmungen über die Zollfreizonen zu überprüfen beabsichtigte. [1)]

3. Malta

Seit 1963 werden in Malta Pläne zur Gründung eines Freihafens als Verteilungszentrum für den Mittelmeerraum erwogen. Mit Hilfe dieses Freihafens beabsichtigte man, Industrieunternehmen anzusiedeln und so zahlreiche neue Arbeitsplätze zu schaffen, die Malta nach Abzug der Royal Navy dringend benötigt.

Auf Anraten des "Trade Policy Adviser" der Vereinten Nationen führten Hamburger Fachleute 1963/64 Untersuchungen in der Bucht von Marsaxlokk durch, nach deren Ergebnis dieser Ort äußerst geeignet für den Bau eines neuen Hafens ist. [2)]

Bis heute ist es allerdings bei diesen Freihafenplänen geblieben, und zur Zeit ist wohl kaum mit ihrer Verwirklichung zu rechnen. [3)]

4. Griechenland

Griechenland besitzt zur Zeit zwei Freihäfen: in Thessaloniki und in Piräus.

Die Einrichtung des Freihafens in Thessaloniki ist schon 1914 beschlossen worden, um dadurch der Stadt neue wirtschaftliche Impulse zu geben. Nach den Balkankriegen von 1912/13 war Makedonien - zu dem die Stadt Thessaloniki geographisch gehört - neu aufgeteilt worden. Große Teile des Hinterlandes gingen an Serbien, Bulgarien und Albanien, während Thessaloniki selbst griechisch wurde. Auf Grund dieser Situation hielt es die griechische Regierung für erforderlich, die neu gewonnenen Landesteile, insbesondere die Stadt Thessaloniki, wirtschaftlich zu fördern. Unter anderem wurde vorgeschlagen, ganz Thessaloniki mit einem Teil des umliegenden Gebietes aus den Zollgrenzen auszuschließen; damit würde die Stadt nicht nur lebensfähig bleiben, sondern ihr sogar Gelegenheit zur Entwicklung zum Welthafen gegeben werden. Dieser Plan war jedoch nicht

---

1) Vgl. Dokument Nr. 16.612 des Customs Co-operation Council vom 27. April 1970.

2) Vgl. "Free Port in Malta".

3) Vgl. Auskunft der Malta Chamber of Commerce vom 5. Dezember 1970.

zu realisieren. [1] Inzwischen war Serbien vertraglich eine Freizone in Thessaloniki zugestanden worden. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wurde daher am 17. November 1914 ein Gesetz erlassen, demzufolge ein Teil des Hafens von Thessaloniki "Freihafen" werden sollte. [2]

Die Eröffnung dieses "Freihafens" wurde durch den 1. Weltkrieg verhindert. 1920 begannen erneut Beratungen über die Verwirklichung des Gesetzes von 1914, doch konnte erst am 18. Oktober 1925 der Betrieb aufgenommen werden. Die räumlichen Verhältnisse waren damals derart beengt, daß die Schiffe nicht längsseits am Kai, sondern mit dem Heck zum Kai festgemacht und mit Leichtern entladen wurden. [3]

Der Freihafen von Thessaloniki wurde im Laufe der Jahre wesentlich erweitert und umfaßt heute nahezu das gesamte Hafengebiet, mit Ausnahme des Gebiets der sogenannten "Jugoslawischen Freizone", die zu den "Transithafenzonen" für ein Land ohne oder nur ungünstigen Zugang zur See zählt und einen völlig anderen Charakter als der griechische Freihafen (Freizone) hat. [4]

Ein zweiter griechischer Freihafen nahm am 25. Februar 1932 im Hafen von Piräus, der zu Beginn der 30er Jahre ausgebaut und neu organisiert worden war, seinen Betrieb auf.

---

1) Vgl. zu der Vorgeschichte Constantopoulos, S. 127.

2) Gesetz Nr. 390, das noch heute die Grundlage für den Freihafen von Thessaloniki bildet.

3) Vgl. Pisar, in: Foreign Trade Zones, S. 280; Soubbotitch, in Annuaire de l'Association Jougoslave de Droit International, Première Année (1931), S. 156.

4) Siehe S. 418 ff. Vgl. zu den griechischen und jugoslawischen Freizonen in Thessaloniki auch Baxevanis, S. 13 ff.

ABSCHNITT 10

Spanien

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Das spanische Zollrecht kennt außer den "Puertos Francos" auf den Kanarischen Inseln und in Nordafrika (zu diesen vgl. Abschnitt 9, unter 1.) zwei Einrichtungen, die entweder als "Freihäfen" im Sinne eines zollrechtlich privilegierten, abgeschlossenen Gebiets in einem Hafen mit eigenen Lösch- und Ladeeinrichtungen für Schiffe oder als Hafenfreizonen gelten müssen: die Zona Franca (Freizone) und das Depósito Franco (Freilager).

2. Die wichtigsten Rechtsgrundlagen für die Freizonen und Freilager sind:

(1) das Königliche Dekretgesetz Nr. 1491 vom 11. Juni 1929, betreffend die Grundbestimmungen über Freihäfen, Freizonen und Freilager (Real Decreto-Ley de Bases sobre Puertos, Zonas y Depósitos Francos) (Gaceta de Madrid Nr. 164 vom 13. Juni 1929, S. 1530);

(2) das Königliche Dekret Nr. 1821 vom 22. Juli 1930, betreffend die Ausführungsbestimmungen zu dem Decreto-Ley de Bases (Reglamento General de Puertos, Zonas y Depósitos Francos) (Gaceta de Madrid Nr. 211 vom 30. Juli 1930, S. 684) und nachfolgende Änderungen, insbesondere durch Dekret vom 3. Juni 1931 (Gaceta de Madrid vom 5. Juni 1931, S. 1198 und Dekret vom 10. August 1955 (Boletin Oficial del Estado Nr. 251 vom 8. September 1955, S. 5542);

(3) die Zollordnung (Ordenanzas de Aduanas), Artikel 205 und 214 bis 246 (Dekret vom 17. Oktober 1947, das die Neufassung des Textes der allgemeinen Zollordnung genehmigt, Boletin Oficial del Estado Nr. 350 vom 16. Dezember 1947).

Das "Real Decreto-Ley de Bases" enthält in dem Abschnitt über Freilager in Ziff. 3 eine Begriffsbestimmung und führt die in einem Freilager zulässigen Tätigkeiten auf Ziff. 4 handelt davon, wem das Recht zur Einrichtung und zum Betrieb eines Freilagers übertragen werden kann.

Der Abschnitt über Freizonen beginnt entsprechend mit einer Begriffsbestimmung und den zulässigen Tätigkeiten (Ziff. 5). Die Einrichtung von Freizonen betrifft Ziff. 6, während Ziff. 7 Vorschriften über Industrieunternehmen bringt.

Die Ziff. 13 ff. betreffen sowohl Freizonen als auch Freilager. Von der Einfuhr

und Lagerung ausländischer und inländischer Waren, der Einfuhr von Maschinen und Geräten für einen in einer Freizone oder einem Freilager arbeitenden Betrieb und die Dauer des zollfreien Aufenthalts bzw. der zollfreien Lagerung handeln die Ziff. 13 und 14. Wohnen, Verbrauch von Waren und Kleinverkauf sind in Ziff. 19 geregelt. Die folgenden Bestimmungen schließlich unterstellen Freizonen und Freilager dem Finanzministerium, das nähere Vorschriften über Betrieb und industrielle Betätigung sowie Ausführungsbestimmungen zu dem "Decreto-Ley de Bases" erlassen kann (Ziff. 20 und 23). Ferner regeln sie den Zoll- und Sachverständigendienst (Ziff. 21 und 22).

Wegen des Umfanges des "Reglamento General" (354 Artikel) kann hier nur eine grobe Übersicht über ihren Inhalt gegeben werden.

Der erste der drei Titel ist "Freilager, Freihäfen und Freizonen" überschrieben und behandelt in den Art. 1 bis 10 für Freilager und Freizonen gemeinsame Gegenstände wie Bewilligung, Zusammentreffen beider Einrichtungen in einer Stadt und Einfuhr von Maschinen und Geräten, die in ihnen verbleiben sollen. Die Art. 11 bis 62 bringen spezielle Vorschriften für die Freilager, u.a. über Förmlichkeiten bei der Einfuhr von Waren (insbes. Art. 14 - 20), Befreiung von Abgaben (insbes. Art. 22), Zulässigkeit der Behandlung von Waren (insbes. Art. 28, 31, 32), Förmlichkeiten bei der Entnahme von Waren (insbes. Art. 35). Es folgen besondere Vorschriften über die Freizonen in den Art. 63 bis 147. Sie handeln u.a. von der Errichtung der Freizonen (Art. 63 ff.), ihrer Verwaltung (Art. 69 ff., z.T. geändert durch Dekret vom 3. Juni 1931), der Zollverwaltung und der Überwachung der Freizonen (Art. 86 ff. bzw. Art. 94 - 103). In den Art. 104 bis 113 finden sich Regeln über die Einfuhr von Waren in die Freizonen, darunter, welche Wirkung das Verbringen der Waren in die Freizone auf die zollrechtlichen Eigenschaften hat, welche Zölle bei Verbringen der Waren in das Inland zu entrichten sind, welche Zeit die Waren in den Freizonen lagern dürfen. Eingehende Vorschriften über die industrielle Tätigkeit in den Freizonen schließen sich an (Art. 116 - 125). Diese sind jedoch durch das Dekret vom 10. August 1955 und die dazu erlassenen Ausführungsbebestimmungen (Orden vom 11. November 1955, Boletin Oficial del Estado Nr. 325 vom 21. November 1955, S. 7002) wesentlich geändert worden.

Titel II des "Reglamento General" (Art. 148 - 316) behandelt die Zulässigkeit und das jeweils zu beachtende Verfahren bei der Einfuhr von Waren (Förmlichkeiten für den Schiffsverkehr, Löschen der Ladung), der Entnahme von Waren, der Durchfuhr und Umladung sowie verschiedene Sonderfälle wie Verproviantierung von Schiffen, Abandonnierung von Waren und ihr Verkauf u.a.m. Es würde zu weit gehen, diese Vorschriften auch nur in einem Überblick näher auszuführen.

Den Abschluß des "Reglamento General" bildet Titel III, der in erster Linie Straf- und Verfahrensvorschriften enthält.

Die "Ordenanzas de Aduanas" sind im wesentlichen gleichlautend mit dem "Reglamento General".

Im übrigen gibt es für jede Freizone ein ausführliches "Reglamento interior para la Administración y explotación", das deren Verwaltungsorganisation mit Genehmigung des Finanzministers erlassen hat. Inhaltlich entsprechen sie dem "Reglamento General", ersetzen jedoch dessen allgemeine Formulierungen durch besondere, auf die jeweilige Freizone zugeschnittene. Entsprechende "innere Ordnungen" gibt es auch für die Depósitos Francos.

3. Der Begriff Freilager wird in den "Grundbestimmungen" wie folgt erläutert (Ziff. 3, vgl. auch Art. 11 des Reglamento General):

> "Unter Freilagern ist ein begrenzter Teil eines abgeschlossenen Gebiets an einem Orte zu verstehen, wo ein Seezollamt erster Klasse vorhanden ist, mit Räumlichkeiten, die für die Einfuhr und Lagerung ausländischer Waren aller Art, deren Einfuhr erlaubt ist, und spanischer Waren, deren Ausfuhr gestattet ist, geeignet sind."

In Art. 63 des "Reglamento General" (siehe auch Ziff. 5 der Grundbestimmungen) heißt es zu Freizone:

> "Freizone ist ein Streifen oder eine Ausdehnung eines Gebiets, das an der Küste liegt, von jedem städtischen Mittelpunkt vollständig isoliert ist, mit einem eigenen oder mindestens angrenzenden Hafen und in dem Geschäftsbereich eines Seezollamts erster Klasse liegend; in ihrem abgeschlossenen Gebiet werden die Waren zollfrei ... aufgenommen, und in ihr können, außer den durch diese Dienstvorschriften für die Freilager genehmigten Maßnahmen, Industrien aller Art ohne anderweitige Beschränkungen errichtet werden als diejenigen, welche der natürliche Schutz der heimischen Wirtschaft als ratsam erscheinen läßt."

Beide Einrichtungen sind somit als "Freihäfen" im Sinne dieser Untersuchung anzusehen, sofern ihr Gebiet in einem Hafen liegt und sie eigene Kaianlagen besitzen. Das braucht nicht so zu sein, wie aus den zitierten gesetzlichen Definitionen folgt. In diesem Fall haben sie jedoch den Charakter von Hafenfreizonen.

Alle heute bestehenden spanischen Freizonen besitzen einen eigenen Hafen, die Freilager dagegen liegen zwar ausnahmslos unmittelbar in einem Hafengebiet, sind jedoch meist ohne eigene Kaianlagen.

Der wesentliche Unterschied zwischen Zonas Francas und Depósitos Francos von ihrem Zweck her besteht darin, daß nur in ersteren industrielle Tätigkeit gestattet ist, während die Freilager primär zur Lagerung von Waren bestimmt sind.

4. Zollrechtlich besteht kein Unterschied zwischen Freizonen und Freilagern: beide unterstehen der spanischen Zollhoheit, in beiden sind ausländische Waren zollfrei, in beiden verlieren inländische Waren ihren zollrechtlichen Status.

Für die Freizonen ist in Art. 229 Abs. 1 des Reglamento General ausdrücklich genannt, daß sie "für die zollamtlichen Zwecke als ausländische Gebiete angesehen werden" und in Art. 158 heißt es, der "außerzollrechtliche Charakter" (carácter extra-aduanero) erstrecke sich nicht auf den Gebrauch und Verbrauch von Baumaterialien usw. Grundsätzlich befinden sich die Freizonen also außerhalb des Anwendungsbereichs des Zollrechts, jedoch mit wichtigen Ausnahmen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung unverzollter Waren und der Überwachungsmöglichkeiten durch den Zoll. Das bedeutet, daß nur ein Teil des Zollrechts nicht angewandt wird, der im wesentlichen das Zollschuldrecht umfaßt. "Carácter extra-aduanero" ist nicht mit "außerhalb der Zollhoheit Spaniens gelegen" gleichzusetzen. [1]

Ähnliche Bestimmungen für die Freilager fehlen, doch ergibt sich aus Ziff. 13 Abs. 3 der Grundvorschriften, daß auch die Freilager zolltechnisch als Ausland gelten. Dort heißt es nämlich:

> "Für die aus Freizonen oder Freilagern kommenden Waren sind bei der Einfuhr nach Spanien die genannten Zölle, Abgaben und Steuern zu entrichten, als ob sie unmittelbar aus dem Ausland kämen. ..."

Entsprechend bestimmt Art. 25 des "Reglamento General":

> "Die ausländischen Waren verlieren bei der Überführung in ein Freilager ihre Nationalität, als ob sie nach dem Ausland gesandt wären, und haben im Falle ihrer Einfuhr für den Verbrauch die Zölle, Beförderungsabgaben und sonstigen Lasten zu entrichten, als ob sie unmittelbar aus dem Ausland kämen."

Die zollrechtliche Auslandsstellung wird somit für die Freilager, ebenso wie für die Freizonen, fingiert, soweit die zollamtliche Behandlung der Waren betroffen ist.

---

1) Vgl. zum zollrechtlichen Status Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la Zona Franca en Cádiz, S. 21.

II. Einrichtung und Aufhebung von Freizonen und Freilagern, Änderung ihrer Grenzen

1. Die Einrichtung neuer Freizonen bedarf der Genehmigung durch ein Dekretgesetz (decreto-ley). Ihre Anzahl ist beschränkt, wie sich aus Ziff. 6 der Grundbestimmungen ergibt, die lediglich die drei zur Zeit bestehenden Freizonen vorsieht.

Ebenso ist die Zahl der Freilager beschränkt. Sie können durch Entscheidung des Finanzministeriums eingerichtet werden.

Während das Finanzministerium den Betrieb eines Freilagers "amtlichen Körperschaften" (entidades oficiales) wie Handelskammern, Gewerbe- oder Schiffahrtskammer, Hafenverwaltungsausschüssen, nationalen Genossenschaften oder eigens zu diesem Zweck gegründeten Handelsgesellschaften bewilligen kann (Ziff. 4 der Grundbestimmungen), darf eine Freizone nur von einem bestimmt zusammengesetzten Verwaltungskonsortium (consorcio) betrieben werden (vgl. Art. 68 des Reglamento General). Auch die Erteilung dieser Konzession obliegt dem Finanzministerium (Ziff. 20 der Grundbestimmungen, Art. 3 des Reglamento General).

In einem Orte darf entweder ein Freilager oder eine Freizone bestehen. Wird eine Freizone für einen Ort bewilligt, in dem bereits ein Freilager vorhanden ist, so ist dieses aufzuheben (Art. 4 Ziff. 3 des Reglamento General).

2. Der spanische Staat behält sich das Recht vor, Freilager oder Freizonen wieder aufzuheben. Das ergibt sich aus Art. 10 erster Halbsatz des Reglamento General, nach dem der Staat "keine Sicherheit für das Bestehen der Freizonen oder Freilager" übernimmt.

Die möglichen Gründe für eine Aufhebung der Freizonen sind in Art. 146 des Reglamento General aufgeführt.

Zunächst kann die Auflösung einer Freizone bzw. die Entziehung der Erlaubnis zu ihrem Betrieb bei Nichtzahlung der Kosten für den Zolldienst, die ihre Verwaltungskonsortien dem Staat zu ersetzen haben, erfolgen.

Die Konsortien können auch von sich aus die Beendigung des Betriebes der Freizonen begehren, indem sie darlegen, daß diese keine positiven oder sogar schädliche Ergebnisse für die beteiligten Wirtschaftskreise gebracht haben. In einem solchen Fall hat das Konsortium zuvor den in ihm vertretenen Körperschaften Rechenschaft abzulegen. Unter Berücksichtigung der Stellungnahme dieser Körperschaften und der des staatlichen Beauftragten für die Freizone trifft sodann die Regierung die nach ihrer Meinung im öffentlichen Interesse liegende Entscheidung.

Schließlich ist es der Regierung aus eigener Initiative möglich, eine Freizone aufzuheben, wenn sich gezeigt hat, daß dies dem Interesse des Landes entspricht. Auch dann sind zuvor die im Konsortium vertretenen Körperschaften und der staatliche Beauftragte zu hören.

Die für die Depósitos Francos geltenden Vorschriften (Art. 54 des Reglamento General) enthalten die gleichen Aufhebungsgründe. Auch das Verfahren entspricht dem bei Aufhebung einer Freizone.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr und Lagerung

a) Zonas Francas (Freizonen)

aa) Für die Freizonen gilt zunächst der in Art. 63 Abs. 2 des Reglamento General ausgesprochene Grundsatz:

> "In den Freizonen, die einen eigenen Hafen besitzen, ist der Verkehr der Schiffe und der Warenverkehr aller Nationen von der Zollaufsicht befreit, mit Ausnahme der Fälle, die in diesen Ausführungsbestimmungen angegeben werden."

Dieser Grundsatz wird in den Art. 161 ff. des Reglamento General näher ausgeführt. Die Einfuhr und Ausfuhr von Waren in den Hafen der Freizone kann auf dem Seewege zu jeder Zeit erfolgen (Art. 162). Dabei unterliegt die Einfahrt von Schiffen im allgemeinen keiner Zollkontrolle, wie Art. 163 ausdrücklich vermerkt. Wohl aber ist eine "Eingangsuntersuchung" durch einen Beamten der Freizonen-Verwaltung erforderlich, die im wesentlichen in der Überprüfung von Manifest, Proviantliste sowie Mannschafts- und Passagierliste besteht (vgl. Art. 165 Abs. 1).

bb) Art. 103 Abs. 2 des Reglamento General bemerkt zu dem Warenverkehr über See:

> "Der Eingang und Ausgang von Waren auf dem Seewege wird ausschließlich durch die Verwaltung der Freizone überwacht und ist von jeder Zollformalität befreit, mit Ausnahme inländischer Waren und solcher Waren, die unter zollamtlicher Aufsicht (intervención) [1] stehen. ..."

Diesem Grundsatz entsprechend hat der Kapitän eines angekommenen Schiffes der Verwaltung der Freizone eine Ladungsübersicht zu übergeben, die alle gela-

---

1) Siehe Fußnote 1) auf S. 191.

denen Güter umfaßt. Sie bildet die Grundlage für die Aufnahme von Waren in die Freizone (Art. 170 des Reglamento General) und wird dem Zollamt der Freizone vorgelegt. Dazu heißt es in Art. 171 Abs. 2 des Reglamento General:

> "Die Vorlegung dieser Liste hat keinen anderen Zweck, als die gesamten Waren, die das Schiff befördert, sowie die Verwendungen, die es ihnen gibt, zwecks Überwachung und Sicherung durch das Zollamt der Freizone kennenzulernen."

Das Löschen der Ladung eines Schiffes darf nur mit Erlaubnis der Freizonenverwaltung vorgenommen werden (Art. 181 des Reglamento General). Es erfolgt auf Grund einer "Löschungsübersicht" nach Art. 183, die von dem Zollamt der Freizone daraufhin zu kontrollieren ist, ob der zollamtlichen Aufsicht unterliegende Waren [1] gelöscht werden sollen.

Das Laden von für das Ausland bestimmten Waren, die die Freizone auf dem Seewege verlassen sollen, unterliegt gleichfalls grundsätzlich keiner zollamtlichen Überwachung (Art. 225 Ziff. 4 und 5 des Reglamento General). Allerdings ist die Ausfuhr von Waren der Verwaltung der Freizone anzuzeigen, die die Waren auf ihre Identität mit den angemeldeten untersuchen muß. An diesen Untersuchungen kann sich der Zoll beteiligen. Die Abfahrt des Schiffes darf erst dann von der Verwaltung der Freizone genehmigt werden, wenn die betroffenen Behörden (u.a. Zoll und Gesundheitsbehörde) ihre Zustimmung erteilt haben.

Ausländische Waren, die nicht für die Freizone bestimmt sind, dürfen durch sie durchgeführt werden. Sollen sie in andere Länder gebracht werden, so sind sie nach Maßgabe des Art. 230 Abs. 2 des Reglamento General von jeder Kontrolle befreit und dürfen bei Vorlage einer Ladungsübersicht und des Originalmanifestes ganz gelöscht werden.

Die Umladung von Waren unterliegt keiner Zollkontrolle, sofern die Waren zu diesem Zweck angemeldet sind (Art. 247 des Reglamento General). Das Löschen dieser Waren kann unter Beachtung der gleichen Förmlichkeiten wie bei der Durchfuhr vorgenommen werden. Zu den Einzelheiten vgl. die Art. 247 bis 250 des Reglamento General.

---

1) Vgl. Art. 306 des Reglamento General. Zu den unter zollamtlicher Aufsicht stehenden Waren (mercancias intervenidas), die in besonderen Lagerräumen untergebracht werden müssen, gehören: Waren, deren Einfuhr bedingungsweise gestattet oder zeitweilig verboten ist; Monopolwaren; Gegenstände des persönlichen Gebrauchs; Fertigwaren wie Kleider, Wäsche und Schuhe; inländische und nationalisierte Waren.

Eine dem Verfahren beim Eingang über See entsprechende Ladungsübersicht für das Transportmittel, ist auch dann abzugeben, wenn Waren auf dem Landwege in eine Freizone gebracht werden. Zusätzlich ist eine äußerliche Besichtigung durch den Zoll erforderlich (Art. 197 des Reglamento General).

Wie sich aus dieser Übersicht über den Warenverkehr ergibt, ist dieser in den spanischen Freizonen von Zoll formalitäten weitgehend befreit, soweit er sich im Verhältnis Ausland - Freizone und umgekehrt abwickelt. An ihre Stelle sind entsprechende Formalitäten der Freizonenverwaltung getreten, die zum Teil recht kompliziert und umständlich sind. Es muß aber beachtet werden, daß die Durchführung der Formalitäten in den Händen der Freizonenverwaltung liegt, die die Vorschriften im eigenen Interesse großzügig handhaben kann. Dennoch hat die Erfahrung gezeigt, daß die spanischen Vorschriften zu schwerfällig sind, so daß ein Großteil der theoretisch zugestandenen Freizügigkeiten wieder verloren geht. [1)]

cc) Waren, die in einer Freizone gelagert werden sollen, sind der Freizonenverwaltung innerhalb einer bestimmten Frist anzumelden. Das Anmeldungspapier hat u.a. folgende Einzelheiten zu enthalten: Herkunft und Ursprungshafen der Waren, Empfänger, Nummer und Partie der Ladungsübersicht, Zahl und Art der Packstücke, Gewicht und Gattung der Waren, Angaben darüber, ob die Waren zur Lagerung oder zur industriellen Umwandlung bestimmt (Art. 200 des Reglamento General) sind.

Sind die Waren dazu bestimmt, in Lagerhäuser eingelagert oder in Verarbeitungsbetrieben der Freizone behandelt zu werden, brauchen sie nur von der Verwaltung der Freizone überwacht und kontrolliert zu werden. Anderes gilt für Waren, die zum Verbrauch im Inland bestimmt sind oder im Durchfuhrverkehr durch Spanien geführt werden sollen. Dann ist eine zollamtliche Überwachung erforderlich (Art. 195 des Reglamento General).

Bestimmte Waren müssen in einem "Kontrollager" (Depósito de mercancias intervenidas) eingelagert werden, in dem sie unter unmittelbarer Kontrolle durch die Zollbehörden stehen (Art. 304 Abs. 1 des Reglamento General). [2)] Ansonsten genießen diese Waren die gleichen Freiheiten in bezug auf Lagerung und Umwandlung wie die anderen (Art. 305 des Reglamento General).

Im Gegensatz zu allen bisher behandelten "Freihäfen" ist in den spanischen Freizonen die Dauer der zollfreien Lagerung begrenzt, und zwar auf sechs Jahre (Ziff. 14 Abs. 2 der Grundbestimmungen, Art. 112 Abs. 1 des Reglamento General). Nach Ablauf dieser Zeit müssen die Waren entweder wieder

---

1) Siehe Carranza und Ochoa, S. 5.

2) Vgl. Fußnote 1 auf S. 191.

in das Ausland ausgeführt oder für den Verbrauch im Inland abgefertigt werden.

Eine wichtige Ausnahme von dieser zeitlichen Begrenzung des Aufenthalts gilt für ausländische Maschinen und Geräte, die für in den Freizonen tätige gewerbliche Betriebe bestimmt sind. Sie dürfen in den Freizonen unbeschränkte Zeit bleiben, ohne irgendwelche Zölle entrichten zu müssen (Ziff. 14 Abs. 1 der Grundbestimmungen, Art. 6 Abs. 1 des Reglamento General).

b) Depósitos Francos (Freilager)

aa) Vorschriften, die wie Art. 63 Abs. 2 und 163 des Reglamento General für die Freizonen eingehende Schiffe und Waren grundsätzlich von der Zollaufsicht befreit, gibt es für die F r e i l a g e r nicht. Dort gelten vielmehr gemäß Art. 11 Abs. 3 des Reglamento General die gleichen Förmlichkeiten und Verfahren, die die Zollordnung allgemein vorschreibt.

bb) Das Löschen von Waren in dem Hafen des Freilagers muß von dem zuständigen Aufsichtsbeamten (Resguardo) beaufsichtigt werden; erfolgt die Entladung außerhalb des Bezirks des Freilagers, sind die Waren von dort bis zum Lager von dem Aufsichtsbeamten zu begleiten.

cc) Die Aufnahme zur Lagerung in einem Depósito Franco unterliegt - wie in einer Freizone - gewissen Anmeldevorschriften, die im Grundsatz den dort geforderten entsprechen (vgl. dazu im einzelnen Art. 15 ff. des Reglamento General).

Die zollfreie Lagerung ist auf nur vier Jahre begrenzt (Ziff. 14 Abs. 2 der Grundbestimmungen, Art. 29 des Reglamento General). Danach müssen die Waren entweder wieder ausgeführt oder für den Verbrauch in Spanien abgefertigt werden. Wie in den Freizonen, so sind auch in den Freilagern Maschinen und Geräte, die für die dort genehmigten Bearbeitungen und Verrichtungen bestimmt sind, von der zeitlichen Beschränkung ausgenommen (Ziff. 14 Abs. 1 der Grundbestimmungen, Art. 29 des Reglamento General).

2. Handel und Transport

a) Der Warenhandel unterliegt in Freizonen und Freilagern grundsätzlich keinen Beschränkungen. Die gleichlautenden Art. 51 bzw. 113 des Reglamento General bestimmen dazu:

> "Die gelagerten Waren können f r e i v e r k a u f t oder a b g e t r e t e n werden, ohne daß sich dadurch die gesetzliche Frist für ihr Verbleiben in dem Lager (in der Zone) ändert; die neuen Eigentümer müssen aber ihre Rechte bei der Verwaltung nachweisen, da die Besitzübertragung ohne

Erfüllung dieser Förmlichkeit nicht anerkannt wird."

Der Kleinhandel ist demgegenüber in beiden Einrichtungen verboten (Ziff. 19 der Grundbestimmungen / Art. 115 des Reglamento General). Eine Ausnahme von diesem Verbot bildet lediglich der Handel mit Schiffsbedarf und -proviant.

b) Warenbewegungen innerhalb des Bezirkes der Freizonen und Freilager unterliegen grundsätzlich keinen Beschränkungen von seiten des Zollrechts.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) In den Freilagern sind gemäß Art. 28 des Reglamento General folgende handelsübliche Behandlungen von eingelagerten Waren zulässig:

(1) Wechsel von Umschließungen der Waren,
(2) Teilen derselben zur Herstellung handelsüblicher Arten,
(3) Vermischen der einen Ware mit anderen zum gleichen Zwecke,
(4) Entschälen und Rösten von Kaffee und Kakao,
(5) Scheren von Fellen,
(6) Zerkleinern von Holz,
(7) Waschen von Wolle,
(8) Gewinnen von Öl aus Kopra und ölhaltigen Sämereien sowie Eindicken derselben und Entziehen von Wasser aus denselben,
(9) Unbrauchbarmachen und Zerschneiden von Alteisen,
(10) Unbrauchbarmachen und Zerschneiden von Bereifungen, Laufdecken und Luftschläuchen,
(11) alle Vorrichtungen, die den Wert der gelagerten Ware erhöhen, ohne die Beschaffenheit derselben wesentlich zu ändern.

Diese Tätigkeiten sind jedoch nicht ohne Formalitäten und Überwachung möglich. Zunächst ist bei dem für das Freilager zuständigen Zollamt ein Antrag unter Angabe von Art und Ursprung der Waren, ihres Gewichtes und der beabsichtigten Maßnahmen zu stellen. Das genehmigte Gesuch wird an den "Kontrolleur" (Interventor) des Freilagers weitergegeben, der die Tätigkeit überwacht und anschließend das Ergebnis der Maßnahmen in dem Gesuch verzeichnet und es dem Zollamt zurückreicht (Art. 32 des Reglamento General). Ohne Überwachung durch die Freilagerverwaltung ist eine Behandlung von Waren der Art. 28 des Reglamento General genannten Art nicht möglich.

Ziff. 3 Abs. 3 der Grundbestimmungen und Art. 31 des Reglamento General bestimmen, daß in den Freilagern, die vier Jahre lang bestanden haben, sowie in denjenigen, die zwei Jahre seit Veröffentlichung des Reglamento General (1930) bestehen, nur noch Umpacken, Teilen und Vermischen von Waren (also

Behandlungen nach Ziffern (1) bis (3) der umseitig aufgeführten Liste) gestattet sein sollen, sofern keine anderen der grundsätzlich zulässigen Behandlungen (Ziffern (4) bis (11) der Liste) vorgenommen worden sind.

Eine die Art der Waren verändernde Be- oder Verarbeitung von Waren ist in den Freilagern nicht gestattet. Gewerbliche Tätigkeiten haben sich dort auf die handelsüblichen Behandlungen zu beschränken. Die Anlegung von Industriebetrieben nicht möglich.

b) In den Freizonen sind die handelsüblichen Behandlungen der eingelagerten Waren gleichfalls zulässig. Darunter fallen einmal die Behandlungen, die für die Freilager gestattet sind, aber auch solche, die die Generalzolldirektion (Dirección General de Aduanas) allgemein oder für einen bestimmten Fall genehmigt (Ziff. 5 Abs. 1 der Grundbestimmungen, Art. 117 Abs. 3 des Reglamento General).

Auch in den Freizonen dürfen sie nicht ohne ausdrückliche Genehmigung der Verwaltung durchgeführt werden. Diese muß auf dem laufenden Konto, das sie für den Warenniederleger führt, Art und Ergebnis der Maßnahmen vermerken (Art. 117 Abs. 4 des Reglamento General). Eine Genehmigung der Zollverwaltung ist hingegen nicht erforderlich.

Darüber hinaus sollen die Freizonen nach ausdrücklicher Bestimmung der industriellen Betätigung dienen, d.h. einer Veränderung der Art der Waren durch industrielle Be- oder Verarbeitung (vgl. Art. 117 des Reglamento General). Die industrielle Betätigung soll weitestgehende Freiheit genießen, und die Zollordnung oder andere Zollvorschriften dürfen nicht angewandt werden, wenn dies eine Kontrolle der erlaubten Maßnahmen bedeuten würde (Art. 116 des Reglamento General). Dieser Grundsatz gilt gleichermaßen für die handelsüblichen Behandlungen.

Nach Ziff. 5 der Grundbestimmungen können sich in den Freizonen folgende Industriezweige niederlassen:

(1) in Spanien nicht bestehende Industrien;
(2) in Spanien bestehende Industrien ohne Ausfuhrbetätigung;
(3) in Spanien bestehende Industrien, die offenkundig nur eine geringe Ausfuhrbetätigung haben oder die in den letzten Jahren einen allmählichen Rückgang der Ausfuhr aufweisen.

Noch umfassender heißt es in Art. 63 des Reglamento General:

> "... in ihr (der Freizone) können ... Industrien aller Art ohne anderweitige Beschränkungen errichtet werden als diejenigen, welche der natür-

liche Schutz der heimischen Wirtschaft als ratsam erscheinen läßt."

Dennoch bedürfen Unternehmen, die in einer Freizone einen Industriebetrieb errichten wollen, einer entsprechenden Genehmigung des Finanzministeriums. Um diese zu erhalten, müssen sie durch den staatlichen Beauftragten der Freizone einen Antrag stellen (vgl. Art. 4 des Dekretes vom 10. August 1955), der folgende Einzelheiten über das geplante Vorhaben enthalten muß:

- Art des Industriebetriebes und die darin beabsichtigten Fabrikationsvorhaben;
- Gewünschte Lage und benötigte Fläche;
- Rohstoffe, die verwendet werden sollen, unterteilt nach ausländischer und inländischer Herkunft;
- Ausländische und inländische Maschinen, aus denen die Anlagen bestehen sollen;
- Herzustellende Erzeugnisse und Angabe, ob diese für den Import oder Export bestimmt sein sollen;
- Höhe der Energie, die für den Betrieb der Anlagen benötigt oder dabei frei wird;
- Angabe des Kapitals, das eingesetzt werden soll, und ob es sich dabei um ausländisches, spanisches oder gemischtes handelt.

Der Antrag wird zunächst dem Verwaltungskonsortium der betreffenden Freizone vorgelegt, sodann, mit dessen Stellungnahme versehen, einer besonderen interministeriellen Kommission [1] zugeleitet. Diese Kommission [2] prüft den Antrag eingehend, insbesondere darauf, ob etwaige Schädigungen für die heimische Industrie zu befürchten sind, und legt ihn mit einem Vorschlag dem Finanzminister zur Entscheidung vor (Art. 5 des Dekrets vom 10. August 1955).

Vor Inkrafttreten des Dekrets vom 18. April 1952, das auch schon die Prüfung jedes einzelnen Falles neuer Industriebetriebe anordnete, war die Rechtslage

---

1) Comisión Interministerial, eingesetzt durch Dekret vom 10. August 1955.

2) Sie besteht aus: dem Staatssekretär des Finanzministeriums als Vorsitzendem, dem Generalzolldirektor, dem technischen Generalsekretär des Landwirtschaftsministeriums, dem Generaldirektor für Handel und Zolltarifpolitik, dem Generaldirektor für Industrie, für Bergbau oder Schiffbau, je nachdem, zu welcher Art der geplante Industriebetrieb in erster Linie gehört, und dem Generaldirektor des "Instituto Espanol de Moneda Extranjera". Weiterhin ist der besondere Beauftragte des Staates in der betreffenden Freizone Mitglied der Kommission, jedoch ohne Stimmrecht (vgl. Art. 1 des Dekrets vom 10. August 1955).

völlig anders.

Bis dahin war vom Finanzministerium nach Anhörung des Wirtschaftsministeriums jährlich eine Liste der in den Freizonen nicht gestatteten Industrien zu veröffentlichen. Darin sollten solche Industrien aufgenommen werden, die

(1) aus Gründen der Sicherheit des Staates oder
(2) zum Schutz bereits bestehender Industrien mit Ausfuhrbetätigung

als verboten anzusehen waren.

Die nicht verbotenen Industrien durften ohne besondere Erlaubnis errichtet werden. Es wurde allein eine Anzeige der Freizonenverwaltung an den Vorsteher des Zollamtes der Freizone gemäß Ziff. 7 Abs. 2 der Grundbestimmungen / Art. 120 Abs. 1 des Reglamento General verlangt. Sowohl die Verwaltung als auch das Zollamt der Freizone mußten unter Angabe der Art der Betätigung Buch über die angelegten Industriebetriebe führen. Das Zollamt hatte die Industrien auch der Generalzolldirektion mitzuteilen.

Selbst das Vorhandensein einer Ausfuhrindustrie in Spanien stellte trotz eines Verbotes gemäß Art. 119 des Reglamento General kein unüberwindbares Hindernis für die Errichtung einer gleichartigen Industrie in einer Freizone dar. Allerdings bedurfte die Errichtung einer solchen Industrie der Genehmigung durch Dekret des Finanzministers, das nur dann erlassen werden konnte, wenn das Verwaltungskonsortium der Freizone "die Zustimmung der absoluten Mehrheit der in ihr vertretenen Körperschaften" erwirkt hatte (vgl. Art. 121 des Reglamento General).

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der Gebrauch von unverzollten Waren ist in Freizonen und Freilagern zugelassen, sofern es sich um Maschinen und Geräte für erlaubte Behandlungen bzw. Bearbeitungen oder Verarbeitungen handelt. Die Maschinen und Geräte dürfen unbeschränkte Zeit in den Freizonen oder Freilagern verbleiben. Im übrigen ist sowohl in den Freizonen als auch den Freilagern der Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren verboten (Ziff. 19 der Grundbestimmungen, Art. 114 des Reglamento General).

5. Verbote und Beschränkungen; Überwachung der Freihäfen

a) Verbote und Beschränkungen für die Freizonen sind in Art. 114 und 115 Dienstvorschriften geregelt.

Wie in fast allen bisher behandelten Freihäfen und Hafenfreizonen besteht auch in den spanischen Zonas Francas ein Wohnverbot (ebenso in den Depósitos Francos). Davon ausgenommen sind die Beamten und Angestellten, die für die Überwachung und innere Sicherheit der Zonen zuständig sind und deren dauernde Anwesenheit erforderlich ist. Die Ausnahme gilt gleichfalls für ihre Familien. Ausdrücklich untersagt ist jedoch, daß in den Wohnungen irgendwelche Waren verarbeitet, gelagert oder gehandelt werden.

Im übrigen sind in den Freizonen wie auch in den Freilagern folgende Tätigkeiten verboten:

(1) Der persönliche Gebrauch und Verbrauch von Waren, für die Zölle und Verbrauchssteuern nicht entrichtet sind; nur Waren aus dem freien Verkehr des Zollgebiets dürfen gebraucht und verbraucht werden.

(2) Der Kleinhandel, einschließlich des Handels der Wiederverkäufer. Die Mindestmenge der gehandelten Waren muß ein Bruttogewicht von 50 kg haben.

(3) Die Einrichtung von Kantinen für Arbeiter, die Einzelhandelscharakter (carácter particular) besitzen.

(4) Die unentgeltliche Überlassung von Waren, gleich welcher Menge.

b) Personen und Unternehmen, die in den Freizonen Fabriken, Werkstätten oder Lagerhäuser unterhalten, sind gemäß Art. 100 Abs. 1 Dienstvorschriften verpflichtet, über Eingang und Ausgang der Waren unter Angabe ihrer Herkunft bzw. Bestimmung Buch zu führen. Bei begründetem Verdacht von Schmuggel oder Abgabenhinterziehung ist die Zollverwaltung berechtigt, diese Bücher zu überprüfen.

Im Gegensatz zum Eingang und Ausgang von Waren auf dem Seewege, die keiner zollamtlichen Überwachung unterliegen (vgl. S. 190), wird der Warenverkehr auf dem Landwege von den Zollbehörden überwacht und abgefertigt. Bestimmte Tore in der Umzäunung der Freizonen sind allein für den Übergang von Waren bestimmt, während die in ihnen tätigen Arbeiter und Angestellten das ihrem Arbeitsplatz am nächsten gelegene Tor für den Personenverkehr benutzen müssen (Art. 103 Abs. 4 und 5 Dienstvorschriften).

Im übrigen ergeben sich die Überwachungsbefugnisse der Zollbehörden und Freizonenverwaltung aus den vorangegangenen Abschnitten (vgl. auch den folgenden

Abschnitt "zollrechtliche Verwaltung").

Auch in den Freilagern sind Bücher über den Eingang und Ausgang von Waren zu führen, und zwar sowohl von dem "Kontrolleur des Freilagers" als auch der Verwaltung des Freilagers. Der "Kontrolleur des Freilagers" kann die Bücher jederzeit einsehen. Darüber hinaus ist am Ende eines jeden Jahres eine allgemeine Überprüfung der Bücher in Anwesenheit des Verwalters des Zollamtes oder seines Stellvertreters erforderlich. Gleicherweise findet am Ende eines jeden Jahres eine Bestandsaufnahme der eingelagerten Waren zum Vergleich mit den Warenregistern statt, die von den Angestellten des Freilagers unter Überwachung durch das Zollamt ausgeführt wird.

Die Depósitos Francos dürfen jederzeit von Zollbeamten und den vom Zoll mit der Durchführung bestimmter Aufgaben betrauten Personen betreten werden.

IV. Die Verwaltung der Zonas Francas und Depósitos Francos

1. Zollrechtliche Verwaltung

Der (zollamtliche) Aufsichts- und Kontrolldienst, insbesondere die äußere Bewachung (siehe Art. 98 Dienstvorschriften), wird in den Freizonen durch die Generalzolldirektion (Dirección general de Aduanas) ausgeführt. Zu diesem Zweck können dem Zollamt, in dessen Bezirk die Zone liegt, von der Generalzolldirektion besonders abgeordnete Beamte beigegeben werden, oder aber es wird in der Zone ein Seezollamt erster Klasse (Aduana maritima de primera clase), das "Zollamt für die Freizone" (Aduana de la Zona franca), eingerichtet. Ein solches Zollamt wird dann eröffnet, wenn es der Umfang der handelsüblichen und industriellen Tätigkeit in der Zone erfordert, und zwar entweder auf Antrag der Freizonenverwaltung oder auf Veranlassung des Finanzministers, sofern dieser es zur Sicherung der Zollbelange für notwendig hält.

Dem Zollamt steht der "Administrador Jefe de los Servicios de Aduanas" vor. Zunächst obliegen dem "Jefe" die gleichen Aufgaben wie einem Zollverwalter (Administrador de Aduanas) im Zollgebiet. Darüber hinaus hat er für die Einhaltung der Vorschriften zur Sicherung der Zollbelange in Freizone und Hafen, der Steuergesetze sowie der Pflichten der Freizonenverwaltung hinsichtlich der inneren Überwachung und Sicherheit der Zone vor Schmuggel und Abgabenhinterziehung zu sorgen (vgl. Art. 87 ff. Dienstvorschriften).

Die Kosten für das Aufsichtspersonal sowie für das benötigte Büromaterial sind von der Freizonenverwaltung zu tragen und an die öffentliche Kasse (Tesoro público) zu überweisen (Ziff. 21 der Grundbestimmungen, Art. 6 der Dienstvorschriften). Ebenso hat die Freizonenverwaltung auf ihre Kosten Verwaltungs-

und Wohngebäude für Zoll und Polizei zu errichten (Art. 102 der Dienstvorschriften).

Die zollrechtliche Verwaltung eines Depósito Franco geschieht durch das Zollamt, in dessen Bezirk es liegt. Unmittelbarer Vertreter der Zollbehörden innerhalb des Freilagers ist der sogenannte "Kontrolleur" (Interventor), dem die Befugnisse eines Kaiinspektors gemäß Art. 24 der Ordenanzas de Aduanas (Inspector de Muelles) übertragen sind und der als Bevollmächtigter des Zollamtverwalters (Administrador de la Aduana) tätig wird.

Hinsichtlich der Kosten der Zollverwaltung gilt Entsprechendes wie für die Freizonen.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

a) Zonas Francas

Barcelona, Cádiz, Vigo

Die allgemeine Verwaltung, Bewachung im Innern und Bewirtschaftung der drei spanischen Freizonen in Barcelona, Cádiz und Vigo wird von ihren Verwaltungskonsortien (Consorcios Administradores) unter Aufsicht des Finanzministeriums wahrgenommen (Art. 69 und 81 des Reglamento General). Der Aufbau und die Geschäftsordnung eines Konsortiums wird neben den allgemeinen Vorschriften des Reglamento General durch ein besonderes "Estatuto y Reglamento de régimen interior" geregelt.

Fünf Mitglieder eines Konsortiums werden von dem Stadtrat bestimmt, je eines von den Kammern für Handel, Industrie und Schiffahrt, [1] der Hafenverwaltungsorganisation und der Eisenbahn, vier von der Regierung. Drei von diesen ernennt der Finanzminister, eines der Minister für öffentliche Arbeiten. Das vom Minister für öffentliche Arbeiten ernannte Mitglied ist Leiter der "Dirección Facultativa" des Hafens der Freizone [2] und ist Ingenieur der staatlichen Straßen-, Kanal- und Hafenbauverwaltung. Er nimmt bestimmte technische Aufgaben nach dem Hafengesetz wahr. Ferner gehören dem Konsortium je ein Vertreter des Hafenarbeiterverbandes sowie anderer mit der Hafenwirtschaft verbundener Organisationen an.

---

1) Diese können sowohl in einer Kammer vereint als auch drei selbständige Körperschaften sein.

2) Die "Direcciones Faculatativas" sind durch Dekret des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 4. Juli 1947 für die Häfen der Freizonen von Barcelona, Cádiz und Vigo eingerichtet worden.

Präsident des Konsortiums ist der Bürgermeister der Gemeinde, in der sich die Zona Franca befindet, als geborenes Mitglied. Sein Stellvertreter ist ein besonderer Beauftragter des Staates (Delegado especial del Estado), der vom Finanzminister ernannt wird (Art. 69 des Reglamento General). Bis zur Änderung des Reglamento General durch das Dekret vom 3. Juni 1931 war an Stelle des Bürgermeisters der vom Finanzminister bestimmte "Königliche Kommissar" (Comisaro Régio) Präsident des Konsortiums und nahm im übrigen die Aufgaben des jetzigen "Delegado especial" wahr (vgl. Ziff. 12 der Grundbestimmungen).

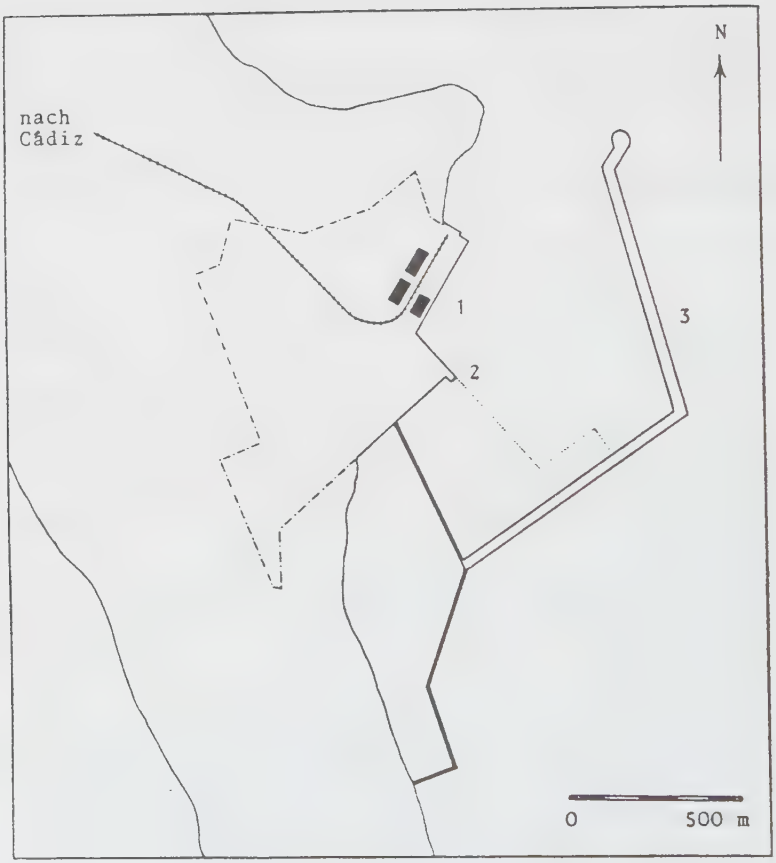
Die Konsortien werden einerseits als Plenum tätig, andererseits handeln sie durch einen Exekutivausschuß (Comité Ejecutivo), vgl. Art. 70 des Reglamento General.

Dem Konsortium als Plenum stehen folgende Befugnisse zu:

(1) die Benennung der Mitglieder des Comité Ejecutivo;
(2) die Aufstellung und Billigung des jährlichen Finanzplans des Konsortiums und die Billigung der allgemeinen Rechnungsführung;
(3) die Genehmigung von Anschaffungen, Veräußerungen, Abmachungen und anderen Verträgen, deren Wert eine bestimmte Höhe übersteigt;
(4) die Billigung von Entwicklungsplänen und Tarifen sowie des Statuts und der Vorschriften hinsichtlich des inneren Aufbaus des Konsortiums;
(5) die Billigung von Hafenplänen der Zona Franca sowie der übrigen Bauten und Anlagen;
(6) die Finanzierung der Beschlüsse des Comité Ejecutivo und
(7) die Entscheidung über eine Änderung des allgemeinen Bauplans und der vorherigen Beschlüsse des Konsortiums (vgl. Art. 70 Ziff. II des Reglamento General).

Der Exekutivausschuß besteht aus einem Präsidenten - dem erwähnten "besonderen Beauftragten des Staates" - und fünf Mitgliedern. Diese werden von dem Plenum des Konsortiums gewählt; zwei davon müssen Stadträte sein, zwei zu den von der Regierung ernannten Mitgliedern des Konsortiums gehören.

Der Ausschuß vertritt das Konsortium nach außen und leitet die eigentliche Betriebsführung und Verwaltung der Freizone: er entscheidet über alle Handlungen und Verträge, die zur Einrichtung und Führung der Zone erforderlich sind, vertritt das Konsortium vor allen Gerichten und gegenüber staatlichen, provinzialen und kommunalen Behörden, entscheidet über Einstellung und Entlassung von Angestellten und kann diese Aufgaben an einzelne seiner Mitglieder oder nicht dem Exekutivausschuß angehörende Beamte übertragen. Im übrigen hat er die im Plenum des Konsortiums zu fassenden Beschlüsse vorzubereiten und alle Entscheidungen zu treffen, die nicht ausdrücklich dem Plenum vorbehalten sind (Art. 70 Ziff. I und III der Dienstvorschriften).



Freihafen CADIZ (Spanien)

1 Muelle de Poniente
2 Muelle de Rivera
3 Dique de Levante

Der besondere Beauftragte des Staates hat neben seinen Aufgaben als Vizepräsident des Konsortiums und Präsident des Comité Ejecutivo - also eigentlichen Verwaltungsaufgaben - noch Aufgaben gegenüber der Regierung wahrzunehmen:

(1) er muß die Regierung über Anträge, Beschwerden und Vorschläge des Konsortiums gegenüber den verschiedenen Ministerien unterrichten und ihr Vorschläge zur Änderung der für die Freizonen geltenden Bestimmungen unterbreiten;

(2) er kann direkt oder durch einen anderen Vertreter des Staates im Konsortium in die Buchführung und Rechnungsführung der Kasse eingreifen, unbeschadet der Ernennung von Buchprüfern durch das Konsortium,

(3) er hat ein Vetorecht hinsichtlich aller Beschlüsse des Konsortiums und des Exekutivausschusses, die er dem Interesse des Staates bzw. vorherigen Verträgen oder Plänen zuwiderlaufend ansieht, kann ihre Durchführung aufschieben und sie dem Finanzminister zur endgültigen Entscheidung vorlegen (vgl. Art. 75 Dienstvorschriften).

Das nach dem Gesagten ohnehin schon starke staatliche Element in der Verwaltung der spanischen Freizonen (Ernennung von vier Mitgliedern des Consorcio und des Delegado especial durch die Regierung) wird weiter dadurch verstärkt, daß sie nach Maßgabe von Ziff. 20 der Grundbestimmungen / Art. 3 der Dienstvorschriften dem Finanzministerium unterstehen, dem es obliegt, die Konzessionen für die Freizonen (Ziff. 16 der Grundbestimmungen) zu erteilen, ihren Betrieb zu regeln und die industrielle Tätigkeit in ihnen zu überwachen. So hat der Finanzminister u.a. die innere Ordnung und die Statuten einer Freizone sowie die Tarife für ihre Dienstleistungen zu genehmigen; darüber hinaus bedarf die Einrichtung von Industriebetrieben seiner Billigung.

b) Depósitos Francos (Freilager)

Gemäß der Grundvorschrift 4 des Decreto-Ley de Bases vom 11. Juni 1929 darf die Errichtung und der Betrieb von Depósitos Francos amtlichen Körperschaften (entidades oficiales; beispielhaft werden aufgeführt: Handels-, Gewerbe- und Schiffahrtskammern, Hafenverwaltungsausschüsse), Genossenschaften und eigens zu diesem Zweck gegründeten Handelsgesellschaften bewilligt werden.

Die meisten bestehenden Depósitos Francos werden von "Verwaltungskonsortien" - amtlichen Körperschaften im Sinne der Grundvorschrift 4 - verwaltet, in denen regelmäßige Provinz, Stadt, Handelskammer und Hafenverwaltung vertreten sind.

Die Organisation dieser Konsortien, die in besonderen "Estatutos" geregelt wird, entspricht im wesentlichen der der "Consorcios Administradores" der Frei-

zonen. So werden auch sie einerseits als Plenum, andererseits mittels eines "ausführenden Ausschusses" (Comité Ejecutivo) tätig. Letzterer führt die tatsächliche Verwaltung des Depósito Franco (in der Regel durch einen "Director-Gerente") durch in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Konsortiums als Plenum, während dieses unter anderem für die Planung und das Finanzwesen verantwortlich ist.

In den folgenden Städten werden die Depósitos Francos durch Konsortien verwaltet:

Bilbao

Das Konsortium setzt sich jeweils aus den Präsidenten und vier weiteren Vertretern des Abgeordnetenhauses der Provinz Biskaya (Diputación de Vizcaya), der Kammer für Handel, Industrie und Schiffahrt (Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao) und dem Verwaltungsausschuß für den Hafen (Junta de Obras del Puerto de Bilbao) zusammen. Die Mitglieder wählen den Präsidenten des Konsortiums, den Vizepräsidenten (der zugleich Präsident des Comité Ejecutivo ist) sowie die drei übrigen Mitglieder des Comité Ejecutivo.

Santander

Neben je drei Vertretern des Abgeordnetenhauses der Provinz, der Kammer für Handel, Industrie und Schiffahrt in Santander und des Hafenverwaltungsausschusses, darunter jeweils die Präsidenten der genannten Körperschaften, gehören dem Konsortium weitere drei von dem Stadtrat (Ayuntamiento) bestimmte Mitglieder sowie zwei Vertreter der Banco de Santander an. Der Präsident der Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander ist gleichzeitig Präsident des Konsortiums und des fünfköpfigen Comité Ejecutivo.

La Coruna

Dem Verwaltungskonsortium gehören Vertreter folgender Körperschaften an:

Stadtrat (Bürgermeister und drei gewählte Ratsherren),
Abgeordnetenhaus der Provinz (Präsident und drei gewählte Abgeordnete),
Kammer für Handel, Industrie und Schiffahrt (Präsident und drei gewählte Mitglieder),
Hafenverwaltungsausschuß (Präsident und drei gewählte Vertreter).

Die Präsidenten der genannten Körperschaften, die das Konsortium des Depósito Franco von La Coruna bilden, sind geborene Mitglieder, während die übrigen für sechs Jahre gewählt werden. Der Präsident des Konsortiums wird von dessen Mitgliedern bestimmt. Das Comité Ejecutivo besteht aus acht Personen, je zwei als

Vertreter der genannten vier Körperschaften.

Nur zwei der zur Zeit bestehenden spanischen Depósitos Francos werden nicht von besonderen Konsortien verwaltet und bewirtschaftet, sondern sind entweder der allgemeinen Hafenverwaltungsorganisation oder einer Handelsgesellschaft bewilligt worden. Es handelt sich um Pasajes und Alicante.

Pasajes

Das dortige Depósito Franco wird von einer Abteilung der "Junta de Obras del Puerto de Pasajes" (Hafenverwaltungsausschuß), der sogenannten "Comisión Rectora del Depósito", nach Maßgabe der Genehmigungsverordnung vom 3. Oktober 1950 betrieben. Somit ist die Verwaltung dieses Depósito Franco unmittelbarer Bestandteil der Hafenverwaltung.

Alicante

Verwaltung und Betrieb des Freilagers wird von einer ausschließlich zu diesem Zweck gegründeten Aktiengesellschaft, der "Depósito Franco de Alicante S.A.", ausgeübt.

ABSCHNITT 11

Jugoslawien

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die jugoslawischen Freihafengebiete tragen die Bezeichnung "Slobodna carinska zona", das wörtlich übersetzt "zollfreie Zone" bedeutet.

2. Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen für die "zollfreien Zonen" sind:

(1) Zollgesetz (Carinski zakon) vom 13. Juni 1959
(Sluzbeni list FNRJ Nr. 24/59 vom 17. Juni 1959, lfd. Nr. 419)
und nachfolgende Änderungen,
insbesondere das Änderungsgesetz vom 26. März 1963
(Sluzbeni list FNRJ Nr. 13/63 vom 3. April 1963, lfd. Nr. 191).
Das Änderungsgesetz vom 26. März 1963 hat u.a. die Art. 143a bis 143k in das Zollgesetz eingefügt, die die Rechtsverhältnisse der Zollfreizonen regeln. Art. 143a und 143b erläutern den Begriff "Zollfreizone" und bestimmen deren zollrechtliche Stellung. Die Art. 143c bis 143f handeln von der Gründung einer Zollfreizone: Orte, an denen Zollfreizonen eingerichtet werden können; Umfang der Zollfreizonen, Genehmigungsverfahren, Voraussetzungen für die Aufnahme des Betriebes. Die innerhalb einer Zollfreizone erlaubten Tätigkeiten werden in Art. 143g bestimmt, während Art. 143h und 143i gewisse Einschränkungen für den Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Auslandswaren sowie für den Warenhandel bringen. Art. 143j schließlich behandelt die Grundsätze der Zollüberwachung in einer Freizone, bestimmt die diesbezüglichen Rechte der Zollbehörden und Pflichten der Benutzer der Zollfreizonen.

(2) Dienstvorschrift für die Durchführung der Vorschriften des Zollgesetzes über die zollfreien Zonen (Pravilnik za provedenje odredaba carinskog zakona o slobodnim carinskim zonama) vom 2. November 1963
(Sluzbeni list SFRJ Nr. 45/63 vom 13. November 1963, lfd. Nr. 637).
Diese Vorschrift behandelt in 25 Artikeln ausführlich die Art und Beschaffenheit der zollsicheren Umschließung einer Zollfreizone, den in ihr erlaubten Tätigkeitskreis, die bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren zu beachtenden Förmlichkeiten sowie die Buchführungs- und Rechenschaftspflichten des Inhabers der Zollfreizone gegenüber den Zollbehörden.

Zu diesen beiden Rechtsvorschriften kommen folgende Bestimmungen hinzu:

(3) Verordnung über die geschäftliche Zusammenarbeit mit ausländischen Fir-

men in zollfreien Zonen (Uredba o poslovnoj suradnji sa stranim firmama u slobodnim carinskim zonama) vom 28. April 1967
(Sluzbeni list SFRJ Nr. 20 vom 10. Mai 1967, lfd. Nr. 308).

(4) Beschluß über die Zollfreiheit für gewisse vorübergehend in eine zollfreie Zone verbrachte Ausrüstung (Odluka o oslobadanju od plaćanja carine odredene opreme koja se privremeno unosi u slobodnu carinsku zonu) vom 28. April 1967
(Sluzbeni list SFRJ Nr. 20 vom 10. Mai 1967, lfd. Nr. 309).

3. Zollfreizonen sind gemäß Art. 143c des Zollgesetzes Gebiete in einem Hafen oder in der Nähe eines Landungsplatzes, die für den internationalen Verkehr geöffnet sind und die Kaianlagen bzw. Teile der Küste, an denen Schiffe anlegen können, sowie Teile des Hafens oder Landungsplatzes nach den Bedürfnissen der Zollfreizone umfassen (vgl. auch Art. 3 der Durchführungsvorschriften).

Hieraus folgt, daß die jugoslawischen Zollfreizonen grundsätzlich den Charakter von Freihäfen im oben erläuterten Sinne haben. Ihr Zweck ist nach Art. 143g des Zollgesetzes, ähnlich wie in Deutschland, in erster Linie auf den Umschlag und die Lagerung von Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrwaren, also den Außenhandel, ausgerichtet.

4. Verschiedentlich ist die Ansicht geäußert worden, der zollrechtliche Status der jugoslawischen Zollfreizonen unterscheide sich wesentlich von dem der "westlichen"Freizonen und Freihäfen. [1] Sie stellten keineswegs, wie diese, Zollausland dar, sondern seien "nationales Territorium im Sinne der Zollgesetzgebung" und somit ganz und gar der Zollgesetzgebung und Zollverwaltung unterstellt. Schon aus dieser Erläuterung der angeblich anderen zollrechtlichen Stellung ergeben sich Zweifel an der Richtigkeit der Ansicht: in keinem westeuropäischen Land sind Freihäfen oder Freizonen "Zollausland", sondern alle unterliegen der Zollhoheit des jeweiligen Staates, und nur Teile des Zollrechts finden in ihnen keine Anwendung.

In Art. 2 des Zollgesetzes heißt es:

> "Das Zollgebiet Jugoslawiens ist einheitlich und wird durch die Zollgrenze begrenzt.
> Die Zollgrenze fällt mit der Staatsgrenze der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien zusammen."

---

1) Vgl. "Freihafenzone Rijeka beginnt sich abzuzeichnen" in: Verkehr (Wien) 1963, S. 877 und "Interessante Details um Rijekas Zollfreizone" in: Verkehr (Wien) 1963, S. 1021.

Die Zollgrenze hat besondere Bedeutung für die Einfuhr von Waren: in dem Zeitpunkt, in dem die Waren die Zollgrenze überschritten haben, entsteht die Pflicht zur Entrichtung des Einfuhrzolls (Art. 38 Abs. 1 des Zollgesetzes).

Aus diesen beiden Bestimmungen des Zollgesetzes sind zwei Folgerungen zu ziehen:

(a) Dem Begriff "Zollgebiet" werden ohne Unterscheidung zwei verschiedene Bedeutungen beigelegt:

Zollgebiet im Sinne von Zollhoheitsgebiet als dem Gebiet, in dem dem Staat die aus der Souveränität fließenden Befugnisse zu zollrechtlichen Bestimmungen zustehen ("das Zollgebiet ist einheitlich"), und

Zollgebiet als das Gebiet, in dem für eingeführte Waren die Zollschuld entsteht ("die Pflicht zur Entrichtung des Zolls entsteht beim Überschreiten der Zollgrenze").

Zollgebiet im letzteren Sinne und Zollhoheitsgebiet brauchen sich ja nicht zu decken, da es einem Staat möglich ist, seine auf der Souveränität beruhenden Rechte zu beschränken.

(b) Zollgebiet in diesem eingeschränkten Sinne und Zollhoheitsgebiet sind nach jugoslawischem Recht grundsätzlich räumlich identisch.

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedeutungen des Begriffes "Zollgebiet" ist Art. 143a des Zollgesetzes zu sehen:

> "Eine Zollfreizone ist ein Teil des jugoslawischen Zollgebiets, für das besondere Erleichterungen gelten, wie sie in diesem Gesetz oder in anderen Bundesvorschriften vorgesehen sind."

Diese Stellung wird durch Art. 143b näher erläutert:

> "Abweichend von den Bestimmungen nach Artikel 38 Abs. 1 dieses Gesetzes (siehe oben) entsteht die Verpflichtung zur Bezahlung des Zolls auf eine aus dem Ausland in eine Zollfreizone eingeführte Ware erst in dem Zeitpunkt, in dem die Ware aus dieser Zone in den Inlandsverkehr gelangt."

Ohne Zweifel gehören die Zollfreizonen demnach zum jugoslawischen Zollhoheitsgebiet, an dessen Integrität nicht gerührt wird. Da jedoch die Zollpflicht für eingeführte Waren erst dann entsteht, wenn sie aus einer Zone in den Inlandsverkehr gelangen, hat in ihnen das jugoslawische Zollrecht insoweit keine Geltung. Das entspricht z.B. dem deutschen Recht. In bezug auf die Entrichtung des Einfuhrzolls gehören die Zollfreizonen somit nicht zum Zollgebiet (im Sinne des Gebiets, in dem für eingeführte Waren die Zollschuld entsteht) bzw.

sie werden so behandelt, als ob sie nicht dazu gehörten. Alle anderen Bestimmungen, die auf Grund der Zollhoheit festgelegt worden sind oder festgelegt werden, sind hingegen weiter anzuwenden. Auch kann die teilweise Einschränkung der Geltung des Zollrechts jederzeit wieder aufgehoben werden, eben weil die Zollfreizonen nicht der jugoslawischen Zollhoheit entzogen sind.

Aus diesen Überlegungen folgt, daß sich der zollrechtliche Status der jugoslawischen Zollfreizonen im Grundsatz nicht von dem der Freizonen und Freihäfen Westeuropas unterscheidet. Es ist nicht zulässig, aus der bloßen Wahl des Wortes "Zollgebiet" und der Feststellung des Art. 143a des Zollgesetzes, daß die Zollfreizonen Teile des "Zollgebiets" seien, schon auf eine andere zollrechtliche Stellung im Vergleich zu den westeuropäischen Freizonen zu schließen, ohne den Begriff im Gesamtzusammenhang auf seinen Inhalt und seine Bedeutung zu überprüfen. [1)]

Dieser Auslegung der Art. 2, 38 und 143a des Zollgesetzes steht nicht entgegen, daß Einfuhrwaren schon innerhalb der Zollfreizonen verzollt werden können. Eine derartig scharfe Trennung, wie sie das deutsche Zollrecht zwischen Zollgebiet und Freihafen vornimmt, so daß in den Freihäfen keine Zollschuld entstehen kann und es daher einer fiktiven Verlegung der vorgeschobenen Abfertigungsstellen in das Zollgebiet bedarf, um Waren schon im Freihafen verzollen zu können, ist dem jugoslawischen Recht nicht zu entnehmen. Nur die Pflicht zur Entrichtung des Zolls entsteht in den Zollfreizonen nicht, eine Verzollung auf freiwilliger Grundlage ist hingegen durchaus möglich. Ohnehin wird in fast allen Freizonen der Welt die Abfertigung zum freien Verkehr innerhalb ihres Bereiches durchgeführt - auch wenn sie ausdrücklich als außerhalb der Zollgrenze gelegen bezeichnet werden -, ohne daß eine der deutschen Lösung entsprechende Regelung für erforderlich gehalten wird.

---

1) Im Jahre 1970 richtete Jugoslawien eine Anfrage an die Mitgliedstaaten des Brüsseler Customs Co-Operation Council, in der um Angaben über Stellung und Ausgestaltung von deren Freizonen bzw. Freihäfen gebeten wurde. Anhand dieser Informationen wollte Jugoslawien die entsprechenden Bestimmungen seines Zollgesetzes überprüfen und eventuell das Recht der Freizonen in dem geplanten neuen Zollgesetz anders gestalten. Unter anderem war folgende Frage gestellt: Werden Freizonen als Bestandteile des Zollgebiets betrachtet? - Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, daß hier offenbar Zollgebiet im Sinne von Zollhoheitsgebiet gemeint ist. Vgl. Customs Co-Operation Council, Dokument Nr. 16612 vom 27. April 1970.

II. Einrichtung und Aufhebung der Zollfreizonen, Änderung der Grenzen

1. Zollfreizonen können in Häfen oder bei Landungsplätzen, die für den internationalen Verkehr freigegeben sind, von "Hafen- oder Landungsplatzunternehmen, von Unternehmen für Hafen- oder Umschlagsdienstleistungen oder von Gemeinschaften von Hafen- oder Landungsplatzunternehmen (Inhaber) eingerichtet werden" (Art. 143c Abs. 1 und 143 d des Zollgesetzes). Dazu bedarf es einer Genehmigung, die auf Grund einer Ermächtigung in Art. 143e Abs. 1 des Zollgesetzes durch Beschluß des Bundesstaatssekretärs für Finanzen im Einvernehmen mit dem Staatssekretär für den Außenhandel und dem Sekretär für Verkehr und Fernmeldewesen beim Bundesexekutivrat erteilt wird.

Zuvor haben die genannten Sekretariate zu prüfen, ob die Einrichtung der Zollfreizone für den Warenverkehr mit dem Ausland von Nutzen sein wird. Darüber hinaus ist eine Stellungnahme der Zollverwaltung einzuholen.

In der Genehmigung wird zugleich das Gebiet der Zollfreizone bestimmt.

2. Zur Aufhebung einer Zollfreizone bzw. zur Änderung ihres Gebiets bedarf es ebenfalls eines Beschlusses des Bundesstaatssekretärs für Finanzen.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Auf Schiffe, die eine Zollfreizone anlaufen oder sie verlassen, sind die allgemeinen Vorschriften des Zollgesetzes und die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen anzuwenden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die zollamtliche Aufsicht über ein Schiff, die an Bord befindlichen Vorräte an Proviant und anderen Materialien sowie die Besatzung und Passagiere.

Bevor mit dem Löschen von Waren begonnen wird, hat der Schiffsführer oder der Agent des Schiffes der Zollbehörde und der Verwaltung der Freizone einen Auszug des Manifestes für die betreffende Ladung zu übergeben (vgl. Art. 13 der Dienstvorschrift).

b) Ware, die aus dem Ausland mit einem Schiff in eine Zollfreizone eingeht, ist unter Vorlegung des Manifestes beim Zoll und bei der Verwaltung der Freizone anzumelden (vgl. Art. 12 der Dienstvorschrift, Art. 27 und 45 des Zollgesetzes). Eine schriftliche Anmeldung nach Art. 45 Abs. 2 Zollgesetz ist nicht erforderlich, wenn die Ware in der Freizone eingelagert werden soll. Das läßt sich daraus entnehmen, daß für Einfuhr- und Transitwaren bei sogenannter

"direkter Manipulation" (das ist unmittelbares Umladen der Waren in ein anderes Transportmittel; die Ware darf nicht länger als 48 Stunden in der Zollfreizone verbleiben) nach ausdrücklicher Bestimmung des Art. 12 Abs. 2 der Dienstvorschrift eine schriftliche Erklärung nach Art. 45 Abs. 2 zu erfolgen hat. Diese Vorschrift wäre überflüssig, wenn die Erklärung ohnehin erforderlich wäre.

Soll die Ware die Zollfreizone für den jugoslawischen Markt verlassen, ist das normale Verzollungsverfahren nach Art. 54 ff. des Zollgesetzes unter Zugrundelegung einer schriftlichen Zollerklärung nach Art. 45 Abs. 2 zu beobachten. Erst dann sind auch Einfuhrbewilligungen zu beantragen.

Inländische Ware, die in eine Zollfreizone eingeht, braucht erst dann zur Ausfuhr abgefertigt zu werden, wenn sie die Zone entgültig in Richtung Ausland verläßt. Sie kann aber auch schon beim Eingang abgefertigt werden und wird dann als ausländische Ware behandelt.

c) In den Zollfreizonen dürfen gemäß Art. 143g Nr. 1 des Zollgesetzes unverzollte Einfuhrwaren, zur Einfuhr bestimmte Inlandswaren und Durchfuhrwaren ohne zeitliche Beschränkung eingelagert werden, und zwar entweder in den öffentlichen Lagerhäusern der Verwaltungsorganisation der privaten Einrichtungen (vgl. dazu auch III. 5.). Um eine Aufsicht über die Lagertätigkeit durch die Zollbehörden zu ermöglichen, hat der Inhaber der Freizone über den Eingang bzw. die Einlagerung und den Ausgang bzw. die Auslagerung sowie über den direkten Durchgang von Waren Buch zu führen.

Waren, für die besondere Verkehrsvorschriften gelten (Rauschdrogen, Waffen), und besonders wertvolle Waren (Edelmetalle, Schmuck), müssen auf Anordnung der Zollbehörden in abgesonderte Räume eingelagert werden. Diese sind mit zwei verschiedenen Schlössern zu versehen, die vom Zoll bzw. dem Inhaber des Raumes zu verschließen sind (Art. 24 Abs. 1 der Dienstvorschriften).

2. Handel und Transport

a) Der Großhandel ist in den jugoslawischen Zollfreizonen unbeschränkt erlaubt. Die eingelagerten Waren dürfen innerhalb einer Zone ausgestellt und, was hervorzuheben ist, auf internationale Messen in Jugoslawien gesandt und dort ausgestellt werden, ohne daß sie zu verzollen wären, und danach in das Freizonenlager zurückgenommen werden. Diese Möglichkeit ergibt sich auf Grund von Art. 51 Abs. 1 des Zollgesetzes, der die zollfreie Lagerung auf internationalen Messen zu Ausstellungszwecken gestattet.

Demgegenüber ist der Kleinhandel grundsätzlich verboten. Ausnahmen gelten

lediglich für die Versorgung von Schiffen durch dazu zugelassene Unternehmen und den Handel mit Lebensmitteln in Gaststätten in einer Freizone. Im letzten Fall betrifft der Verkauf jedoch nur Waren des freien Verkehrs, nicht etwa unverzollte (vgl. S. 213).

b) Irgendwelche besonderen Voraussetzungen oder Bedingungen für den Transport von Waren innerhalb der Zollfreizone bestehen nicht. Es ist jedoch die Verwaltung der Freizone vor Beginn jeder Umlagerung und sonstiger Warenbewegungen zu benachrichtigen, damit diese entsprechende Änderungen in ihren Registern vornehmen kann (Art. 143j Abs. 3 des Zollgesetzes).

Demgegenüber ist für die Überstellung von Waren aus einem Teil der Zollfreizone in einen anderen über ein nicht zur Zollfreizone gehörendes Gebiet ein besonderer Überstellungsschein notwendig, der vom Inhaber der Zollfreizone ausgestellt wird und auf das betreffende Beförderungsmittel lautet. Die Beförderungsmittel müssen mit einer grünen Fahne gekennzeichnet sein und dürfen während der Fahrt nicht anhalten. Bei Bedarf kann auch eine Begleitung durch den Zoll erfolgen (vgl. Art. 23 der Dienstvorschriften).

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Gemäß Art. 143g Nr. 2 des Zollgesetzes dürfen in einer Zollfreizone

> "eingelagerte Waren veredelt, sortiert, umgepackt, ausgebessert und zwecks ihrer Instandhaltung auf beliebige Weise behandelt werden".

Dieser Grundsatz wird in Art. 4 der Dienstvorschrift näher erläutert, der zwischen handelsüblicher Behandlung und industrieller Veredelung unterscheidet. Nach Nr. 3 und 4 des genannten Artikels können unverzollte Einfuhrwaren, zur Ausfuhr bestimmte Inlandswaren und Durchfuhrwaren einerseits den üblichen Behandlungen wie Sortieren, Wiegen, Markieren, Packen, Egalisieren, Zusammensetzen, Teilen, Bemustern und technisches Verbessern unterzogen werden, andererseits auch industriell veredelt werden. Unter industrielle Veredelung in diesem Sinne fällt die Verarbeitung, Bearbeitung und Ausbesserung von Waren.

Somit unterliegt die Behandlung und Veränderung von Waren grundsätzlich keinen zollrechtlichen Beschränkungen. Wohl aber hat der Inhaber der Zollfreizone über alle Manipulationen an Waren Aufzeichnungen zu machen, ähnlich wie beim Warenverkehr und der Lagerung. Zu diesem Zwecke haben alle Unternehmen, die in einer Freizone ansässig sind, den Inhaber vor Beginn einer solchen Tätigkeit zu verständigen und müssen ihn nach Beendigung unter Vorlegung der notwendigen Unterlagen über das Ergebnis unterrichten. Um die

Richtigkeit der Angaben überprüfen zu können, ist der Inhaber der Zollfreizone berechtigt, die Arbeiten des betreffenden Unternehmens zu überwachen und die Waren zu besichtigen (vgl. Art. 143j Abs. 2 bis 4 des Zollgesetzes). Im Regelfall kontrollieren die Zollbehörden lediglich diese Aufzeichnungen.

Werden Erzeugnisse einer Zollfreizone, die unter Verwendung ausländischer und inländischer Materialien hergestellt worden sind, nach Jugoslawien eingeführt, so ist nur der ausländische Anteil zu verzollen. Ist die Verarbeitung dagegen unter Verwendung unverzollter ausländischer Maschinen und Vorrichtungen (vgl. unten 5.) erfolgt, ist das gesamte Erzeugnis zollpflichtig (vgl. Art. 14 der Dienstvorschriften). Wenn die Waren ausgeführt werden sollen, entscheidet die Bundeswirtschaftskammer darüber, in welchen Fällen ein jugoslawisches Ursprungszeugnis ausgestellt werden darf.

Ausländische Firmen können den Inhaber der Zollfreizone, also meist die jeweilige Hafenverwaltung, oder andere jugoslawische Unternehmen mit der Ausführung von Arbeiten betrauen oder diese in geschäftlicher Zusammenarbeit mit einem jugoslawischen Unternehmen vornehmen (vgl. dazu im einzelnen unter 5.). Natürlich können jugoslawische Unternehmen auch selbständig Waren behandeln oder industriell veredeln.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Regelmäßig dürfen nur solche ausländischen Materialien und Einrichtungen in einer Zollfreizone verwendet werden, die auf dem normalen Weg eingeführt und verzollt worden sind. Das ergibt sich aus Art. 143h des Zollgesetzes, der hinsichtlich der Einfuhrwaren, die der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Freizonenunternehmens zu dienen oder zum Verbrauch in einer Zollfreizone bestimmt sind, auf die allgemeinen Vorschriften des Zollgesetzes (Art. 41 bis 94) verweist und Art. 143b, der den besonderen zollfreien Status der Freizonen begründet (siehe unter I. 4.), ausdrücklich für unanwendbar erklärt.

Eine wichtige Ausnahme von dem Verbot der Verwendung unverzollten ausländischen Materials bildet der Gebrauch ausländischen Arbeitsmaterials (also in erster Linie Maschinen und Werkzeuge), das im Rahmen eines Vertrages über die geschäftliche Zusammenarbeit zwischen einem jugoslawischen und einem ausländischen Unternehmen in eine Zollfreizone eingeführt wird. Dieses bleibt für die Dauer des Vertrages zollfrei (vgl. unter 5.).

5. Zusammenarbeit jugoslawischer Unternehmen mit ausländischen Firmen in den Zollfreizonen

Aufgrund des besonderen jugoslawischen Wirtschaftssystems können ausländische Firmen auch in den Zollfreizonen nicht selbständig tätig werden. Es ist allerdings möglich, jugoslawische Firmen mit der Ausführung von Arbeiten zu betrauen. Im übrigen ist aufgrund einer besonderen Verordnung des Bundesexekutivrats vom 28. April 1967 die "geschäftliche und industrielle Zusammenarbeit" zwischen ausländischen Firmen und den Hafen- bzw. Hafenlagerhaus-Unternehmen und anderen inländischen Wirtschaftsorganisationen vorgesehen.

Diese geschäftliche und industrielle Zusammenarbeit besteht nach Art. 2 der Verordnung insbesondere in:

> "... Dienstleistungen bei der Veredelung ausländischer Waren (industrielle Endbearbeitung, Verarbeitung, Bearbeitung oder Instandsetzung), in einer anderen im Handel üblichen Behandlung der Waren (Sortieren, Umpacken und ähnliches), in der Beteiligung beim Bau von Lagerhäusern und anderen Objekten und ihrer Finanzierung sowie in der Nutzung dieser Einrichtungen bei Arbeiten ausländischer Firmen in der Zone, wie etwa für Lagerung und Veredelung von Waren und für andere handelsübliche Behandlungen."

Grundlage für eine derartige Zusammenarbeit muß ein besonderes Abkommen sein, das der Schriftform bedarf, soweit die Beteiligung am Bau von Lagerhäusern und anderen Objekten in der Zone und ihre Finanzierung betroffen sind. Dabei sind gemäß Art. 4 der Verordnung folgende Bedingungen zu beachten:

(1) die Anlagen müssen zur Lagerung und Veredelung von Waren und für handelsübliche Behandlungen der Waren bestimmt sein,

(2) die Bauarbeiten sind in Übereinstimmung mit den jugoslawischen Bauvorschriften und den anderen einschlägigen Vorschriften auszuführen,

(3) Träger des Investitionsvorhabens muß ein Hafen- oder Hafenlagerhaus-Unternehmen oder eine andere inländische Wirtschaftsorganisation sein, der auch das Nutzungs- und Verfügungsrecht über die Anlagen zusteht.

Der Vertragsabschluß bedarf der Registrierung beim Bundessekretariat für Außenhandel, das die Eintragung im Register ablehnt, wenn das Abkommen nicht im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften steht (Art. 5 der Verordnung).

Arbeiten in der Zollfreizone zur Verwirklichung der geschäftlichen Zusammenarbeit können nur von den Hafen- bzw. Hafenlagerhaus-Unternehmen eingeleitet und durchgeführt werden. Das ausländische Unternehmen kann jedoch eigenes Arbeitsmaterial vorübergehend in die Zone verbringen und im Rahmen der

geschäftlichen Zusammenarbeit einsetzen (Art. 6). Dieses Material bleibt auf Grund eines Beschlusses des Bundesexekutivrats vom 28. April 1967 im Gegensatz zu dem üblichen Verfahren zollfrei, wenn es nach Gebrauch wieder aus der Zone entfernt wird. Andernfalls sind die üblichen Zölle zu entrichten. Der Vertrag über die geschäftliche Zusammenarbeit kann auch die Einsetzung von Fachleuten der ausländischen Firma vorsehen, doch dürfen dadurch die Rechte jugoslawischer Arbeiter nicht beeinträchtigt werden (Art. 8 und 9).

Ferner ist die Gründung eigener Vertretungen der ausländischen Firmen in den Zollfreizonen mit Genehmigung des Bundessekretariats für Außenhandel möglich (Art. 12). Die Tätigkeit der Vertretung muß sich jedoch auf die Durchführung des Vertrages über die geschäftliche Zusammenarbeit beschränken; eine besondere Tätigkeit auf dem jugoslawischen Markt ist nicht zulässig.

Von den hier dargestellten Möglichkeiten erhoffte man sich verstärkte Bindungen mit ausländischen (westlichen) Firmen und einen Zustrom ausländischen Kapitals. [1] Inwieweit sich diese Erwartungen verwirklicht haben, ist unbekannt.

6. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Zollfreizonen

a) Neben dem Verbot des Kleinhandels in Art. 143i Abs. 1 des Zollgesetzes gilt für die Zollfreizonen ein strenges Wohnverbot, das sich sogar auf Personen erstreckt, die in ihnen ständig beschäftigt sind oder dort auf Grund ihrer Dienststellung irgendeine Kontroll- oder Verwaltungsfunktion ausüben (Art. 25 Abs. 1 der Dienstvorschriften). Auch der Personenkreis, der eine Zollfreizone betreten darf, ist beschränkt.

Im übrigen vergleiche zu Beschränkungen die vorangegangenen Abschnitte.

b) Über die Zollaufsicht in den Freizonen heißt es in Art. 51 Abs. 3 des Zollgesetzes:

> "Die ... in Zollfreizonen ... hinterlegten Waren stehen unter Zollaufsicht."

Diese Aufsicht besteht normalerweise in der Überprüfung der schriftlichen Unterlagen, ist jedoch nicht darauf beschränkt. So bestimmt Art. 143j Abs. 1 des Zollgesetzes (vgl. auch Art. 9 der Dienstvorschriften):

> "Die Zollaufsicht in der Freizone wird durch die Kontrolle der Dokumente ausgeübt; das Zollamt kann aber erforderlichenfalls auch die anderen

---

1) Vgl. dazu und zu den Vorschriften über die geschäftliche Zusammenarbeit Snuderl, in: Yugoslavia Export, Juli 1967, S. 1 und 6.

Maßnahmen der Zollaufsicht ergreifen, die in diesem Gesetz vorgesehen sind oder auf Grund dieses Gesetzes vorgeschrieben werden."

Wie schon zuvor erwähnt, ist der Inhaber einer Zollfreizone verpflichtet, nach näherer Weisung der Zollbehörden über den Warenverkehr, die Lagerung und die Manipulation der Waren Bücher zu führen, die dem Zoll zu jeder Zeit zugänglich sein müssen. Die Unternehmen und Lagerhalter, die in einer Freizone tätig sind, haben ihrerseits dem Inhaber alle für die Führung dieser Bücher notwendigen Angaben zu machen und Maßnahmen wie Umlagern und Veredeln vor ihrer Ausführung anzuzeigen. Waren und Tätigkeiten können durch den Inhaber kontrolliert werden, um die Richtigkeit der Angaben der Unternehmen und Lagerhalter zu überprüfen. Einzelheiten über die Art der Buchführung sind in den Art. 16 bis 22 der Dienstvorschriften enthalten.

Wenn durch unvorschriftsmäßiges Verhalten eines Benutzers der Zollfreizone schuldige Zölle und Gebühren nicht entrichtet worden sind, so haftet dafür der Inhaber der Zone mit dem betreffenden Benutzer (vgl. Art. 143k des Zollgesetzes).

Die Überwachung der jugoslawischen Freizonen durch den Zoll hält sich somit regelmäßig in einem Rahmen, der die geschäftliche Tätigkeit in ihrem Bereich nicht behindert oder beeinträchtigt.

IV. Verwaltung der jugoslawischen Zollfreizonen

1. Zollrechtliche Verwaltung

Für die Zollverwaltung in den Zollfreizonen bestehen keine Besonderheiten. Sie wird von den gleichen Behörden wie im übrigen jugoslawischen Staatsgebiet ausgeübt. Es handelt sich dabei um Bundesbehörden, da das Zollwesen nach Art. 160 Nr. 4 der jugoslawischen Verfassung der ausschließlichen Zuständigkeit des Bundes unterliegt.

Der Inhaber einer Zollfreizone hat auf eigene Kosten die tatsächlichen Voraussetzungen zu schaffen, die für eine ordnungsgemäße Zollaufsicht über die Freizone erforderlich ist (Art. 143f des Zollgesetzes). So muß er insbesondere für die Umzäunung der Freizone sorgen und angemessene Räumlichkeiten für die Zollbehörden zur Verfügung stellen.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die wirtschaftliche Verwaltung der gegenwärtigen Zollfreizonen liegt bei der jeweiligen Hafenverwaltungsorganisation, da die Freizonen aus den für den Außenhandel wichtigsten Teilen des Hafengebietes bestehen. Es sind dies in:

Koper - Podjetje Luke i Skladisca (Hafen- und Lagerunternehmen Kop.),
Rijeka - Poduzece Luke i Skladista (Hafen- und Lagerunternehmen Rijeka),
Split - Zajednica Luckih Poduzeća (Vereinigung der Hafenunternehmen Split).

Entsprechendes gilt für die wirtschaftliche Verwaltung der Zollfreizonen in den Binnenhäfen von Belgrad und Novi Sad.

Die Hafenverwaltungsorganisationen unterscheiden sich in ihrer Struktur nicht von anderen jugoslawischen Wirtschaftsunternehmen. Die Mittel, über die sie verfügen, sind gesellschaftliches Eigentum, stehen jedoch zur freien Verfügung ihrer Verwaltungsorgane, die auch die Geschäftspolitik bestimmen, ohne daß es einer Mitwirkung staatlicher Stellen bedarf. Somit ist der Unterschied zu privatwirtschaftlichen Unternehmen - jedenfalls was Geschäftspolitik und Geschäftsführung anbetrifft - nur gering.

Die Verwaltungsorgane eines Wirtschaftsunternehmens jugoslawischer Prägung sind der Arbeiterrat und der Verwaltungsausschuß, die von der gesamten Belegschaft des Unternehmens gewählt werden, sowie der Direktor, den der Arbeiterrat bestimmt. Der Direktor braucht nicht aus den Mitarbeitern des Unternehmens gewählt zu werden, während dies für die Mitglieder des Arbeiterrats und des ausführenden Ausschusses notwendig ist.

Der Arbeiterrat als die höchste Institution des Unternehmens besitzt umfangreiche Rechte. Er trifft seine Entscheidungen im Rahmen der sogenannten "gesellschaftlichen Pläne", die von bestimmten Gremien der Bundesregierung und der Regierungen der einzelnen Republiken auf fünf Jahre ausgearbeitet werden und lediglich die allgemeinen Richtlinien der Wirtschaftspolitik enthalten. Der Arbeiterrat ist nicht einmal zwingend an die Vorstellungen der Pläne gebunden, sondern kann sie außer Acht lassen, sofern darin keine Gesetzesverstöße liegen. In einem Dienstleistungsbetrieb, wie es ein Hafenunternehmen ist, gehören u.a. zu seinem Aufgabenkreis:

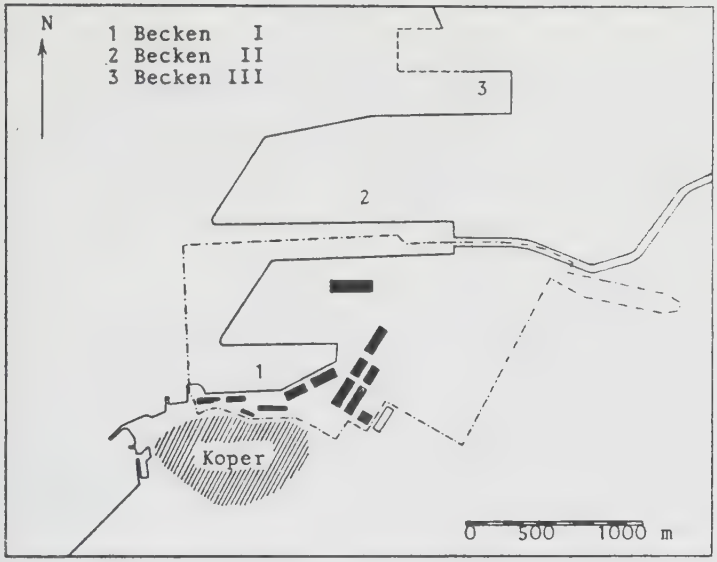
(1) Entscheidung über Form und Umfang der Dienstleistungen,
(2) Entscheidung über den Gewinn und dessen Verteilung zwischen dem Einkommen der Arbeiter und den Rücklagen bzw. Investitionen,
(3) Abschluß von Abkommen mit ausländischen Partnern über geschäftliche Zusammenarbeit, Aufnahme von Krediten usw.,

(4) Verfügung über Grund- und Umlaufmittel,
(5) Entscheidung über unternehmensinterne Fragen: Statut, Ordnung für die Geschäftsführung, Arbeitsverhältnisse usw.

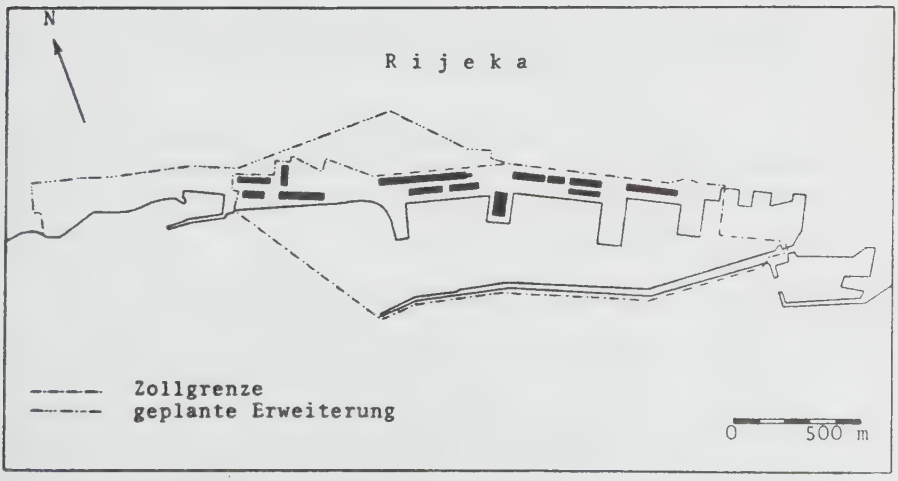
Der ausführende Ausschuß steht dem Arbeiterrat bei Durchführung seiner Entscheidungen und Beschlüsse zur Seite, während der Direktor die praktische Verwaltungsarbeit leitet, die in den verschiedenen Abteilungen des Unternehmens geleistet wird. [1] Das Hafen- und Lagerhausunternehmen Koper besteht z. B. aus folgenden Abteilungen:

Direktion, Betrieb, Technische Abteilung, Allgemeine Verwaltung, Handelsabteilung, Finanzen, Personalabteilung, Organisationsabteilung, Abteilung Öffentliche Lagerhäuser und Hafenheim. [2]

1) Vgl. zum Aufbau jugoslawischer Wirtschaftsunternehmen "Almanach des jugoslawischen Außenhandels", S. 9 ff.
2) Auskunft der Hafenverwaltung Koper vom 27. Februar 1971.



Freihafen KOPER (Jugoslawien)



Freihafen RIJEKA (Jugoslawien)

ABSCHNITT 12

Griechenland

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Der zur Bezeichnung der Freihäfen von Piräus und Thessaloniki gebrauchte griechische Begriff bedeutet wörtlich übersetzt "Freie Zone".

2. Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen sind neben der

(1) Zollordnung, Gesetz Nr. 1165 vom 17. März 1918 mit Änderungen, [1]

folgende Vorschriften:

für Thessaloniki

(2) Gesetz Nr. 390 vom 17. November 1914 über die Freizone in Thessaloniki (Griechisches Regierungsblatt Teil I Nr. 342 vom 22. November 1914)

Dieses Gesetz enthält die Vorschriften über die Gründung der Freizone von Thessaloniki und ihre Umgrenzung (Art. 1 bis 10). Im übrigen regelt es im wesentlichen die zollrechtlichen Privilegien der Freizone und die Überwachungsbefugnisse der Zollbehörden.

(3) Verordnung mit Gesetzeskraft Nr. 2551 vom 23. August 1953 über die Verschmelzung der Freizonenkommission mit der Hafenkasse Thessaloniki (Griechisches Regierungsblatt Teil I Nr. 229 vom 27. August 1953, S. 1528 ff.)

Die Verordnung betrifft in erster Linie die Verwaltung des Hafens und der Freizone von Thessaloniki; sie beschreibt die Verwaltungsorgane der "Organisation der Freizone und des Hafens von Thessaloniki" und ihre Aufgaben.

für Piräus

(4) Not-Gesetz Nr. 1559 vom 9. Oktober 1950, die Organisation des Hafens von Piräus
(Griechisches Regierungsblatt Teil I Nr. 252 vom 29. Oktober 1950, S. 1451)

Art. 5 des Not-Gesetzes handelt ausschließlich von der Freizone des Hafens von Piräus. In ihm werden u.a. Zielrichtung und Status der Freizone erläu-

---

1) Deutsche Übersetzung DHA 1956, S. 1550 ff.

tert, ferner die in der Freizone zulässigen Tätigkeiten mitsamt der bei ihrer Durchführung zu beachtenden Formalitäten beschrieben.

(5) Verordnung mit Gesetzeskraft Nr. 3398 vom 8. Oktober 1955, die Umgestaltung des Gesetzes über die Organisation des Hafens von Piräus betreffend
(Griechisches Regierungsblatt Teil I Nr. 277 vom 8. Oktober 1955, S. 2321)

Diese Verordnung regelt in Art. 6 vor allem das Lagerverfahren in der Freizone.

3. Die griechischen Rechtsvorschriften enthalten keine Definition des Begriffes "Freizone". Vielmehr kann eine solche nur verschiedenen Bestimmungen entnommen werden. Daraus ergibt sich, daß eine Freizone ein abgetrennter Teil eines Hafens ist, der sich außerhalb der Zollgrenze befindet, so daß in ihn verbrachte ausländische Waren keine Zölle und anderen Angaben zu entrichten haben (Art. 1 Ziff. 3, 66 der Zollordnung; Art. 1 und 12 des Gesetzes Nr. 390 vom 17. November 1914).

4. Nach dem Wortlaut von Art. 1 Ziff. 3 der Zollordnung liegen die griechischen Freizonen "außerhalb der Zollgrenze". Danach sind die Freizonen also aus dem Zollgebiet ausgeschlossen, nicht nur auf Grund einer Fiktion. So unterscheidet auch Art. 1 des Gesetzes Nr. 390 vom 17. November 1914 die "Freizonen" auf der einen, das "Zollgebiet" auf der anderen Seite.

Dennoch sind die Freizonen nicht dem Zollausland zuzuordnen. Nach Art. 12 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 390 vom 17. November 1914 können nämlich u. a. besondere "Bedingungen der Zollbeaufsichtigung für einzelne in das Freigebiet eingeführte Waren und die Beaufsichtigung der Verladung und Ausladung" durch Verordnung geregelt werden, und Art. 15 räumt den Zollbehörden gewisse Kontrollrechte innerhalb der Freizone ein. Beides wäre nicht möglich, wenn die griechischen Freizonen im Zollausland lägen; demzufolge müssen sie dem Zollhoheitsgebiet angehören.

Lediglich in bezug auf die Erhebung von Einfuhr- und Ausfuhrzöllen und -abgaben können die griechischen Freizonen also als ausländische Gebiete angesehen werden, nicht im Hinblick auf das gesamte Zollrecht. Auf Grund dieser Stellung müssen auch inländische Waren, die in eine Freizone gebracht worden sind, beim Wiedereintritt in das "Zollgebiet" Zölle entrichten.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung ihrer Grenzen

1. Das Zollgesetz enthält keine allgemeinen Bestimmungen über die Gründung von Freizonen. Art. 66 dieses Gesetzes ermächtigt jedoch die Regierung, durch Verordnung eine Freizone im Hafen von Piräus einrichten zu können (geschehen durch Verordnung Nr. 4748 vom 23. September 1931). [1] Daraus läßt sich der Schluß ziehen, daß Freizonen grundsätzlich nur durch Gesetz gegründet werden können, wie es auch im Falle Thessaloniki erfolgt ist (Gesetz Nr. 390 vom 17. November 1914).

Etwas anderes gilt für die besonderen Freizonen, die auf Grund der Verordnung mit Gesetzeskraft Nr. 2563 vom 31. August 1953 [2] zur Errichtung von Schiffbau- und Schiffsausbesserungsunternehmen in Häfen gegründet werden dürfen. Nach Ziffer 1 dieser Verordnung mit Gesetzeskraft genügt dazu eine einfache Verordnung. Bislang ist eine solche Freizone nur in Skaramanga eröffnet worden. [3]

Die Aufhebung der Freizonen hat jeweils auf dem gleichen Wege wie die Errichtung zu erfolgen, allerdings ist für die Freizone von Piräus ein Gesetz zu verlangen.

2. Die Festlegung der Grenzen kann bereits in dem Gründungsgesetz selbst erfolgen, notwendig ist dies jedoch nicht. So sind die Grenzen der Freizone von Thessaloniki auf Grund einer Ermächtigung in dem Gesetz Nr. 390 vom 17. November 1914 erst später (1923) bestimmt worden.

Grenzänderungen der Freizonen von Piräus und Thessaloniki erfolgen durch Entscheidung der betreffenden Verwaltungsorganisation, bedürfen jedoch der Genehmigung der zuständigen Ministerien (in Piräus sind dies die Minister für öffentliche Arbeiten und für Finanzen, vgl. Art. 5 Ziff. 1 des Gesetzes Nr. 1559 vom 9. Oktober 1950).

---

1) Griechisches Regierungsblatt Teil I Nr. 330 vom 23. September 1931, S. 2693.

2) Griechisches Regierungsblatt Teil I Nr. 240 vom 3. September 1953, S. 1647.

3) Siehe Enquiry on Free Ports and Free Zones in Europe, S. 17.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Schiffe, die eine Freizone anlaufen, unterliegen keiner Zollabfertigung. Dies wird dadurch ermöglicht, daß die Freizonen aus Land- und Wasserflächen bestehen, die - wie unter I. 4. geschildert - in bestimmter zollrechtlicher Hinsicht als Ausland betrachtet werden. [1]

Die Kapitäne der Schiffe haben jedoch der zuständigen Zollbehörde das Ladungsmanifest sowie eine Liste der mitgeführten Lebensmittel und Vorräte zu übergeben.

b) Die Einfuhr ausländischer Waren in eine Freizone auf dem Seewege ist ebenfalls grundsätzlich von jeder Zollkontrolle befreit, wenn, wie oben bemerkt, das Ladungsmanifest eingereicht wird.

Bestimmte Güter dürfen nicht in die griechischen Freizonen verbracht werden: Explosivstoffe, leicht brennbare und giftige Güter. Die Einfuhr anderer Waren kann ebenfalls verboten oder eingeschränkt werden, so bei Monopolgütern (z.B. Zigarettenpapier, Streichhölzer, Salz) und hochzollbaren Gütern (z.B. Uhren und Edelsteine), vgl. z.B. Art. 5 Ziff. 3 lit. c des Gesetzes Nr. 1559.

Inländische Waren verlieren bei Überschreiten der Freizonengrenze in der Regel ihre Nationalität und können deswegen nur nach Entrichtung des üblichen Einfuhrzolls wieder in das Zollgebiet eingehen, es sei denn, daß bestimmte Überwachungsvorschriften beachtet worden sind.

Allgemein findet bei Eingang von Waren aus einer Freizone in das Zollgebiet die gleiche Zollabfertigung und -kontrolle statt wie bei unmittelbarer Einfuhr aus dem Ausland.

c) Die Lagerung von Waren unterliegt verschiedenen Vorschriften, je nach ihrer Herkunft und Bestimmung. Grundsatz ist auch hier, daß eine Mitwirkung der Zollbehörden nicht erforderlich ist (Art. 5 Ziff. 3 lit. c des Gesetzes Nr. 1559). [2]

---

1) Vgl. "The Port of Piraeus in 1968", S. 23.

2) Dieser Grundsatz ist jedoch offenbar nur bei solchen Waren verwirklicht, die ohne Verarbeitungsvorgänge in der Freizone wieder exportiert werden sollen (unmittelbare Transitgüter). Demgegenüber sind Waren, die für den freien Verkehr des Zollgebiets bestimmt sind, und Waren, die vor ihrer Wiederausfuhr verarbeitet werden sollen, unter Zollverschluß zu lagern (vgl. Free Trade Zones and Related Facilities Abroad, S. 43).

Unter Beachtung besonderer Bestimmungen und mit Erlaubnis der Freizonenverwaltung dürfen auch inländische Waren gelagert werden, ohne daß ihre Nationalität verloren geht. Doch ist die Lagerung inländischer Güter als Ausnahmefall anzusehen.

Die zollfreie Lagerung, die sowohl in öffentlichen als auch in privaten Lagerhäusern erfolgen kann, ist zeitlich unbeschränkt möglich.

2. Handel und Transport

a) Verkäufe und Versteigerungen eingelagerter Waren sind ohne weiteres möglich. Entsprechendes gilt für die Ausstellung von Waren.

Während der Kleinhandel grundsätzlich nicht gestattet ist, sind Schiffsausrüstungsgeschäfte für unverzollte Waren wie auch der Verkauf von unverzollten Waren für kleinere Reparaturen zulässig.

b) Der Transport von Waren innerhalb der Freizonen unterliegt keinen Einschränkungen, wie sich aus Art. 5 Ziff. 3 des Gesetzes Nr. 1559 ergibt.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Zur Durchführung von handelsüblichen Behandlungen sind weder eine Erlaubnis noch eine zollamtliche Mitwirkung notwendig. Unter diese Behandlungen fallen u.a.: Probenziehen, Kennzeichnen, Packen, Umpacken, Sortieren, Reinigen und Teilen (Art. 5 Ziff. 1 des Gesetzes Nr. 1559). [1]

Die Waren dürfen auch bearbeitet und verarbeitet werden. Allerdings ist zuvor eine Genehmigung der Zollbehörden einzuholen, wenn die neuen Erzeugnisse zur Einfuhr in das griechische Zollgebiet bestimmt sind.

Industriebetriebe, die ursprünglich nur in der Freizone von Thessaloniki zugelassen waren (vgl. Art. 12 Abs. 3 und 4 des Gesetzes Nr. 390), können auf Grund von Art. 5 Ziff. 4 des Gesetzes Nr. 1559 auch in der Freizone von Piräus eingerichtet werden, obwohl diese in der vorangehenden Ziff. 2 als "Handelszone für den Umschlag und die Lagerung von Waren" bezeichnet wird.

Für Thessaloniki gilt, daß Projekte zur Gründung von Industrie in der Regel gefördert und gutgeheißen werden. Sie bedürfen einer Genehmigung durch die Freizonenverwaltung und den Industrieminister, die den betreffenden Antrag sorgfäl-

---

1) Vgl. "The Port of Piraeus in 1968", S. 22.

tig prüfen, u.a. darauf, ob das beabsichtigte Unternehmen im allgemeinen Interesse des Hafens von Thessaloniki und der gesamten Region liegt. [1] In der Freizone von Piräus müssen warenverarbeitende Unternehmen durch die Freizonenverwaltung mit ausdrücklicher Billigung der Minister für öffentliche Arbeiten und für Finanzen genehmigt werden (Art. 5 Ziff. 4 des Gesetzes Nr. 1559).

Diese Industriebetriebe können ihre Erzeugnisse ausschließlich aus ausländischen Materialien herstellen oder aber ausländische mit inländischen Materialien verbinden. In keinem Fall unterliegt die Ausfuhr der neuen Produkte irgendwelchen Beschränkungen.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Wie in den meisten Freihäfen und Hafenfreizonen, ist auch in den griechischen Freizonen der Gebrauch und Verbrauch unverzollter Waren nicht gestattet. Eine begrenzte Ausnahme gilt lediglich für die Industrieunternehmen in der Freizone von Thessaloniki: diese dürfen ausländische Maschinen und Ausrüstungsgegenstände verwenden, ohne sie verzollen zu müssen. [2] Das Vorrecht erstreckt sich jedoch nicht auf den Verbrauch von Betriebsstoffen oder anderer Waren.

Entsprechende Vorschriften sind für Piräus in Art. 5 Ziff. 3 des Gesetzes Nr. 1559 enthalten.

Besonderheiten gelten gemäß Art. 5 Ziff. 3 [illegible] des Gesetzes Nr. 1559 für die Verwendung von Schiffsbedarf. Ausländische Schiffe dürfen mit unverzollten Lebensmitteln beliefert werden und diese verbrauchen. Ähnlich verhält es sich mit der Verwendung von Material für kleinere Reparaturen, die innerhalb der Freizone ausgeführt werden. Die Verwendung des Materials ist von der Freizonenverwaltung zu genehmigen. Griechische Schiffe im Auslandsverkehr dürfen zollfreie Lebensmittel dagegen nur während der Reise verbrauchen; soll zollfreies Material für kleinere Reparaturen innerhalb der Freizone verwendet werden, so bedarf es einer Genehmigung der Zollbehörden.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

Der Kleinhandel ist mit Ausnahme des Handels mit Schiffsbedarf grundsätzlich nicht gestattet. Im übrigen ist der Verbrauch von unverzollten Waren bis auf

---

1) Vgl. "Organization of the Free Zone and Port of Thessaloniki" S. 14.

2) Vgl. "Organization of the Free Zone and Port of Thessaloniki", Thessaloniki Juni 1969, S. 15; ebenso Art. 16 Abs. 2 des Gesetzes Nr. 390.

wenige Ausnahmen verboten, und es gelten gewisse Beschränkungen hinsichtlich der Warenarten, die in eine Freizone eingeführt werden dürfen.

Der Personen- und Warenverkehr von und nach der Freizone darf nur die hierzu bestimmten Übergänge benutzen.

Im Grundsatz werden auch die griechischen Freizonen lediglich von außen zollamtlich bewacht. Waren, die in das Zollgebiet gebracht werden sollen, werden an den Übergängen kontrolliert und abgefertigt. Doch auch im Innern der Freizonen stehen den Zollbehörden eine Reihe Befugnisse zu. Diese werden in Art. 15 des Gesetzes Nr. 390 vom 17. November 1914 wie folgt umschrieben:

> "Die Zollbeamten haben das Recht, zu jeder Zeit die Lagerhäuser, die Werkstätten, die Sonderabteilungen und überhaupt alle in Betrieb befindlichen Handelseinrichtungen und Gewerbeanlagen, die innerhalb der Freizone liegen, zu betreten und unter möglichst geringer Störung der Betriebe zu besichtigen, auch die Bücher und alle Schriftstücke einzusehen."

Für Piräus enthält Art. 5 Ziff. 3 b eine entsprechende Ermächtigung der Zollbehörden.

IV. Die Verwaltung der griechischen Freizonen

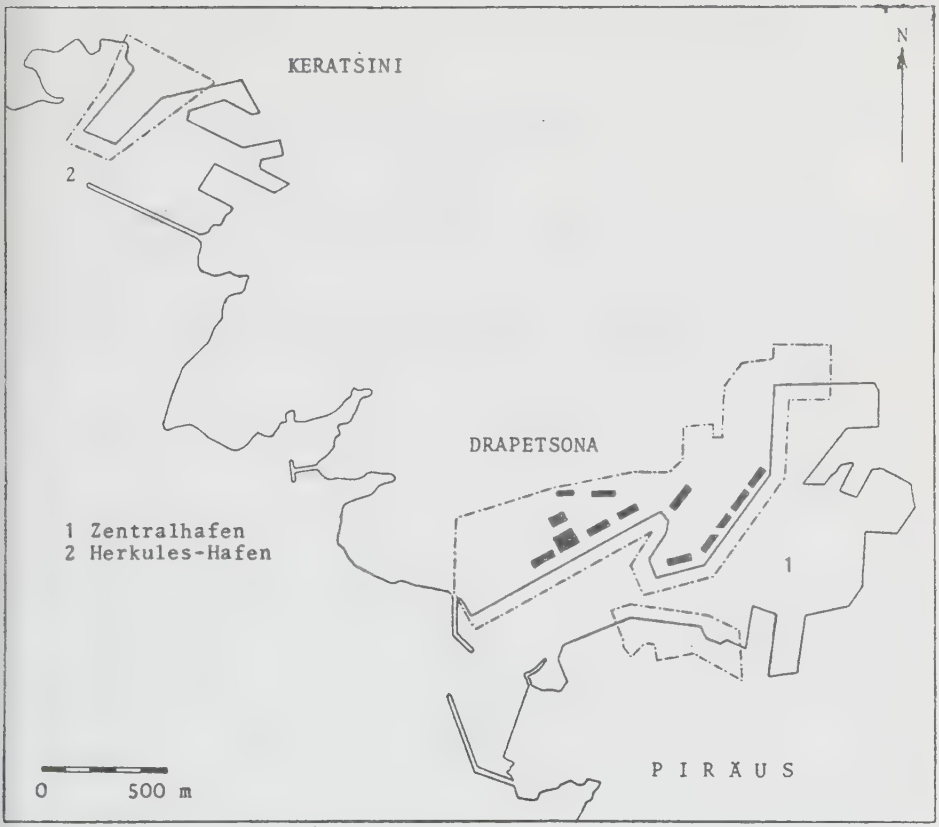
1. Zollrechtliche Verwaltung

Die Zollverwaltung, d.i. insbesondere die Bewachung der Freizonen von außen und Kontrollmaßnahmen im Innern, wird von den örtlichen griechischen Zollbehörden wahrgenommen. Es bestehen insoweit keine Besonderheiten hinsichtlich der Freizonen.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die Freizonen in den beiden größten griechischen Häfen, Piräus und Thessaloniki, werden von besonderen Abteilungen der jeweiligen allgemeinen Hafenverwaltung verwaltet und bewirtschaftet. Sie bilden somit integrierende Bestandteile der Gesamthäfen.

Der größte Teil des Hafens von Piräus sowie der gesamte Hafen von Thessaloniki unterstehen Körperschaften des öffentlichen Rechts, die sich nur mit der Hafenverwaltung und -bewirtschaftung befassen. Die Häfen von Piräus und Thessaloniki sind daher zu den sogenannten "autonomen Häfen" zu zählen.



Freihafen PIRÄUS (Griechenland)

a) Piräus

Die "Organisation des Hafens von Piräus" (O.L.P.), die unter Aufsicht des Ministers für die Handelsschiffahrt steht, hat u.a. folgende Aufgaben zu erfüllen:

(1) Bau und Unterhaltung der Hafenanlagen (z.B. Kais, Schuppen, Lagerhäuser usw.) sowie ihre Ausrüstung mit den erforderlichen Maschinen und Betriebsgeräten;

(2) Überwachung des Ein- und Auslaufens sowie Festmachens der Schiffe, Zuweisung der Liegeplätze für Laden und Löschen;

(3) Beladen und Löschen der Schiffe, Lagerung, Instandhaltung und Beförderung der über den Hafen ein- und ausgeführten Waren;

(4) allgemeine Bewirtschaftung, Sicherung und Betriebsführung des Hafens, verbunden mit der Befugnis, Gebühren festzusetzen und zu erheben sowie Rechtsvorschriften über Betrieb und Ordnung mit Hafen zu erlassen und durchzusetzen.

Organe der O.L.P. sind der Verwaltungsrat, der ausführende Ausschuß und die verschiedenen Verwaltungsabteilungen unter Leitung des Geschäftsführers.

Zu dem aus sieben Personen bestehenden Verwaltungsrat gehören der Vorsitzende, der Professor für Hafenbau des Nationalen Metsovion Polytechnikums, der Oberhafenmeister von Piräus und der Zolldirektor von Piräus, ferner ein Vertreter der Kammer für Schiffahrt, Handel und Industrie von Piräus und der Kammer für Handel- und Industrie von Athen, ein Vertreter des Arbeiter- und Angestelltenzentrums von Piräus und ein Vertreter der Pan-Hellenischen Union der Schiffsmakler. Der Verwaltungsrat ist das höchste Gremium der O.L.P., verwaltet das Eigentum der Organisation und ist im übrigen für alles zuständig, was nicht in den Aufgabenbereich der anderen Organe fällt.

Der ausführende Ausschuß setzt sich aus dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats, dem Oberhafenmeister von Piräus und dem Vertreter der Pan-Hellenischen Union der Schiffsmakler zusammen. Er ist zu der Ausführung von Projekten und Geschäften bis zu einem Wert von 300.000 Drachmen befugt.

Die tatsächliche Verwaltung wird von dem Geschäftsführer geleitet, der die O.L.P. gegenüber dem Staat vertritt, die Bewirtschaftung des Hafens sowie die Bauausführung und Unterhaltung aller Gebäude, Anlagen und Geräte überwacht. Ihm unterstehen zur Zeit zehn Abteilungen, u.a. eine Freizonenabteilung. Die Abteilungen Umschlag, Spedition, Freizone, Statistik und Erhebungen sowie das Rechenzentrum sind zum "Betriebsdienst" zusammengefaßt, während die Abteilungen Planung und Konstruktion sowie Maschinen und Ausrüstung den "Technischen Dienst" bilden.

b) Thessaloniki

Die Verwaltungsorganisation des Hafens von Thessaloniki, die "Freizone und Hafen von Thessaloniki" (E.Z.L.T.), ist der "Organisation des Hafens von Piräus" im Grundsatz ähnlich und hat entsprechende Aufgaben wie diese zu erfüllen.

Wie in Piräus, gibt es einen aus sieben Personen bestehenden Verwaltungsrat und einen Geschäftsführer, dem die Überwachung der Verwaltung obliegt. Es bestehen vier Abteilungen: allgemeine Verwaltung, Finanzen, Freizone und Technik.

Die Verwaltung von Hafen und Freizone in Thessaloniki soll neu organisiert werden, sämtliche Aufgaben sollen in einer Hand vereinigt werden, da es zur Zeit neben der E.Z.L.T. noch verschiedene andere Hafenbehörden und Betriebsorganisationen gibt (u.a. eine, die in bestimmtem Umfange für das Beladen und Löschen von Schiffen zuständig ist). Die neue Behörde soll den Namen "Organisation des Hafens von Thessaloniki" (O.L.T.) tragen. [1]

1) Vgl. zur Verwaltung der Freizone von Thessaloniki "Organization of the Free Zone and Port of Thessaloniki", S. 9-11.

ABSCHNITT 13
Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen im übrigen Europa [1]

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, als u.a. die schwedischen Freihäfen in Betrieb genommen wurden und man in Finnland einen Freihafen in Hanko plante, glaubten auch die übrigen Ostseeanliegerstaaten, nicht auf diese zollrechtliche Institution verzichten zu können.

Danzig, das als "Freie Stadt" politisch selbständig geworden war, jedoch zu dem polnischen Zollgebiet gehörte, behielt auf Grund eines Abkommens mit Polen vom 9. November 1920 seinen Freihafen, den 1895 gegründeten "Freibezirk" in Neufahrwasser.

In Lettland wurde 1931 ein Freihafen in Libau (dem heutigen Liepaja) eingerichtet, [2] der allerdings schon 1939 wieder aufgehoben wurde. [3]

Auch die übrigen baltischen Staaten beabsichtigten die Gründung von Freihäfen bzw. richteten solche tatsächlich ein. Keiner hatte jedoch längeren Bestand.

Auf Grund eines Gesetzes vom 10. März 1932 [4] wurde in Polen ein Teil des Hafens von Gdingen (Gdynia) 1934 zum Zollfreigebiet erklärt, das hinsichtlich der Zollvorschriften als Ausland angesehen wurde und in dem der Schiffsverkehr sowie das Löschen und Beladen der Schiffe ohne Zollaufsicht erfolgte (vgl. § 1 der Verordnung des Finanzministers vom 25. Oktober 1934 [5]).

Heute gibt es in keinem der zum Ostblock gehörenden Staaten des Ostseeraums Freihäfen, doch wurde verschiedentlich berichtet, Stettin (Szczecin) solle zum COMECON-Freihafen werden. [6] Selbst wenn derartige Pläne bestanden haben sollten, so sind heute jedoch keine Anzeichen in dieser Hinsicht zu erkennen.

Im übrigen kennt von den europäischen Küstenstaaten nur noch Portugal die Möglichkeit, Freihäfen bzw. Hafenfreizonen in Seehäfen einzurichten. Trotz ihrer starken Befürwortung in der Fachpresse, die insbesondere auf die benachbar-

---

1) Vgl. die Abschnitte über die Entwicklung der Freihäfen in Deutschland, Italien, Skandinavien und die europäischen Staaten des Mittelmeerraums.
2) Vgl. DHA 1931, S. 2618.
3) Vgl. DHA 1939, S. 924.
4) Deutsche Übersetzung DHA 1932, S. 1281.
5) Deutsche Übersetzung DHA 1935, S. 693.
6) Vgl. "Wird Szczecin/Stettin ein Comecon-Freihafen?" in: Internationale Transport-Zeitschrift 1964, S. 1141.

ten spanischen Freizonen in Cádiz und Vigo hinweist, ist bislang keine portugiesische Freizone in Betrieb genommen worden. [1]

Neben den bisher behandelten Küstenstaaten haben auch verschiedene europäische Binnenstaaten "Freihäfen" (bzw. Freizonen) geschaffen.

So erhielt in Ungarn der 1928 gegründete Hafen in Budapest-Csepel im Jahre 1937 eine Freizone, die im allgemeinen als "Freihafen Budapest" bezeichnet wird. Auch die Benennung "Punto franco" wird in Anlehnung an den italienischen Sprachgebrauch bisweilen verwendet. Diese Freizone war während des 2. Weltkrieges außer Betrieb und wurde erst am 1. Januar 1957 wieder eröffnet. Sie besteht zur Zeit aus einem Lagerhaus von 1.456 m^2 Fläche und einer Freilagerfläche von ca. 2.500 m^2. Der offizielle ungarische Name des Hafens von Csepel ist "Nemzeti- és Szabadkikötö" (National- und Freihafen); er wird (einschließlich der Freizone) von der MHRT Ungarische Schiffahrts-Gesellschaft, Betriebsdirektion Häfen, verwaltet und bewirtschaftet. Obwohl der Hafen von besonders konstruierten seegehenden Schiffen angelaufen werden kann, handelt es sich bei ihm nicht um einen Seehafen, so daß die dortige (Hafen-) Freizone nicht in den Bereich dieser Untersuchung fällt und daher nicht weiter behandelt wird.

Auch in Österreich gibt es seit 1953 Freihäfen (nach österreichischem Recht "Zollfreizonen" genannt). In dem erwähnten Jahr wurde die Zollfreizone im Hafen von Linz gegründet, die heute eine Landfläche von 58.000 m^2 und eine Wasserfläche von 23.000 m^2 umfaßt. 1965 wurde im Hafen von Wien gleichfalls eine Zollfreizone eingerichtet. [2] Da beide Zollfreizonen jedoch nicht in Seehäfen liegen, entfällt eine Darstellung ihrer rechtlichen Grundlagen.

---

1) Vgl. dazu Ribeiro, "Uma zona franca no porto de Vigo" in: JdMM vom 15. März 1958, S. 11; ferner "A zona franca no Porto de Lisboa" in: JdMM vom 15. Januar 1959, S. 18 und "Porto franco em Lisboa" in: Journal de Marinha Mercante vom 15. November 1960, S. 9.

2) In Österreich gibt es im übrigen noch Zollfreizonen, die nicht in Häfen gelegen sind, und zwar in Graz (1958) und Solbad Hall (1955).

ABSCHNITT 14
Überblick über die Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Asien

Bereits im Jahre 1927 beabsichtigte man in der Türkei, in Istanbul oder seiner Umgebung einen Handels- und Industriefreihafen einzurichten. [1] Diese Pläne wurden jedoch nicht verwirklicht. Nach dem 2. Weltkrieg erging im Jahre 1953 ein Gesetz, das die Regierung allgemein zur Einrichtung von sogenannten Freibezirken (Serbest Bölge) ermächtigte. [2] 1956 beschloß der Ministerrat einen solchen Freibezirk für den Hafen von Iskenderun. [3] Allerdings ist der Beschluß bis heute nicht durchgeführt worden.

Die Freizonen in Libanon lassen sich bis zu Beginn der 30er Jahre zurückverfolgen. Infolge der Weltwirtschaftskrise 1929 hatte die Aktivität im Hafen von Beirut stark nachgelassen. Daher wurde aus Wirtschaftskreisen wiederholt der Wunsch nach einem Freihafen oder einer Freizone geäußert. Insbesondere 1932/33, als im benachbarten Palästina der neue und moderne Hafen von Haifa, der größer als der von Beirut war, fertiggestellt und eröffnet wurde, fürchtete man um die Stellung Beiruts als Umschlagplatz für den Nahen Osten. Handelskammer und Hafenverwaltung drängten den französischen Hochkommissar, eine Freizone in Beirut einzurichten, die dem Transithandel neue Impulse geben und Beirut gegenüber Haifa attraktiver machen sollte. Nachdem eine Kommission die Frage geprüft hatte, erließ der Hochkommissar schon am 29. Juni 1933 den Arrêté Nr. 91-LR, nach dem in den Seehäfen der "Levantestaaten unter französischem Mandat" (Libanon, Syrien) sowie in den Städten Damaskus, Aleppo und Homs sogenannte "Zones franches" gegründet werden durften. Mit Arrêté Nr. 206-LR vom 26. Dezember 1933 wurde der "Compagnie du Port", der damaligen Verwaltungsorganisation des Hafens von Beirut, gestattet, eine Freizone zu betreiben. Diese wurde wenig später, am 20. Januar 1934, offiziell eröffnet und umfaßte zunächst nur eine Fläche von 8.260 m^2 mit einem Schuppen von 1.125 m^2 Fläche.

Nach einer kriegsbedingten Unterbrechung nahm die Freizone 1946 ihren Betrieb wieder auf. Der inzwischen selbständig gewordene libanesische Staat ließ die Rechtsstellung und Privilegien der Freizonen unberührt und nahm die allgemeinen Bestimmungen des Arrêté Nr. 91-LR unter Anpassung an die neuen politi-

---

1) Vgl. Gesetz Nr. 1132 vom 22. Juni 1927, deutsche Übersetzung DHA 1928, S. 2831.

2) Gesetz Nr. 6209 vom 24. Dezember 1953, deutsche Übersetzung 1954, S. 1585.

3) Siehe Ministerratsbeschluß Nr. 4/8160, DHA 1958, S. 1821.

schen Gegebenheiten in den Code des Douanes vom 30. Juni 1954 [1] auf.

Ende 1946 wurde auf Antrag der "Compagnie du Port" eine zweite Freizone für den Hafen von Beirut mit 18.500 m^2 bewilligt, die wegen der Geschäftsentwicklung notwendig geworden war. Die beiden Freizonen wurden schließlich 1952 vereinigt, so daß die "Zona franche du port de Beyrouth" nunmehr eine Fläche von 106.600 m^2 umfaßte. Zur Zeit bestehen Pläne, die Freizone von jetzt 130.500 m^2 auf etwa 220.000 m^2 zu erweitern. [2]

1957 wurde im Hafen von Tripoli eine weitere Freizone eingerichtet, [3] eine kleine Freizone auf dem internationalen Flughafen von Beirut folgte.

In Syrien, das wie Libanon unter französischem Mandat gestanden hat, gehen die Vorschriften der Zollordnung wie dort auf den Arrêté Nr. 91-LR zurück und weichen nur geringfügig von ihm ab. [4]

1952 wurde eine Freizone in Damaskus eingerichtet, die bald auf einer Fläche von 6.000 m^2 den Betrieb aufnahm. Noch im gleichen Jahr wurde eine Freizone für den Hafen von Lattakia genehmigt, die jedoch bis heute nicht verwirklicht ist. [5]

Schon seit 1951 gab es in Israel Bestrebungen, eine Freihafenzone in Haifa zu gründen. Bis 1969 blieben diese Bemühungen allerdings erfolglos, da es an einer gesetzlichen Grundlage fehlte. [6] Das Gesetz über Freihafenzonen, Gesetz Nr. 5729 vom 16. Juli 1969 (in englischer Übersetzung wird es als "Free Port Zones Law" bezeichnet), ermächtigt schließlich die Regierung, solche Zonen in einem Hafengebiet einzurichten.

Die Freihafenzonen liegen innerhalb des israelischen Zollgebiets, jedoch werden bei der Einfuhr von Waren keine Zölle, Verbrauchssteuern oder sonstige Abgaben erhoben, und zwar wohl auf der Grundlage einer entsprechenden rechtlichen Fiktion. Dies kann der besonderen Stellung der Freihafenzonen entnommen werden, nach der Waren erst beim Verbringen aus der Zone in das Landesinnere als "importiert" gelten (vgl. Abschnitt 21 des Gesetzes über Freihafenzonen).

---

1) Deutsche Übersetzung DHA 1958, S. 2255 ff.
2) Vgl. zur Entwicklung der Freizone Beirut bis 1956 Colonna de Lega, S. 17, 22 bis 27, 52, 57; im übrigen Le Port de Beyrouth, S. 41/43.
3) Vgl. Colonna de Lega, S. 177.
4) Deutsche Übersetzung DHA 1956, S. 1141, insbesondere S. 1157/58.
5) Vgl. Araoudaki, in: L'Economiste Arabe, Januar 1966, S. 29.
6) Vgl. Fairplay 1951, S. 541; Fairplay 1955, S. 1290; sowie DVZ vom 7. September 1968, S. 9.

Abschnitt 18a des Gesetzes besagt über die Zollfreiheit:

> "Waren, die aus dem Ausland in eine Freihafenzone eingeführt oder in einer solchen hergestellt bzw. in das Ausland exportiert werden, sollen nicht mit indirekten Abgaben [1] belegt werden, wenn sie für die Einrichtung, die Verwaltung, den Betrieb, den Gebrauch oder die Geschäftstätigkeit der 'autorisierten Unternehmen' in der Freihafenzone bestimmt sind."

Daraus folgt, daß eine Freihafenzone nicht schlechthin jedermann zur Benutzung offenstehen soll, sondern nur besonders genehmigten Unternehmen.

Verwaltung und Betrieb der zukünftigen israelischen Freihafenzonen wird bei der "Israel Ports Authority" liegen und der Oberaufsicht eines schon eingesetzten "Freihafenrats" [2] unterstehen. Letzterer erteilt z.B. die Genehmigungen für Unternehmen, die in einer Freihafenzone tätig werden wollen.

Auf Grund eines Regierungsbeschlusses vom 10. Juli 1970 sollten Freihafenzonen in Haifa und Eilat eröffnet werden. [3] Sie haben jedoch ihren Betrieb bis heute nicht aufgenommen, und es fehlt auch noch an den Ausführungsvorschriften, die das Gesetz über Freihafenzonen vorsieht (über die im Bereich der Zonen erlaubten Tätigkeiten, Überwachung, Eingang und Ausgang von Schiffen).

Die anderen Staaten des Nahen Ostens haben gleichfalls die gesetzliche Möglichkeit, Freizonen einzurichten, so Jordanien,[4] Saudi-Arabien [5] und Irak.[6] Ob allerdings von der Möglichkeit Gebrauch gemacht worden ist,

---

1) Unter "indirekten Angaben" werden gemäß Abschnitt 1 des Gesetzes über Freihafenzonen Zölle, Verbrauchssteuern, Kaufsteuer und die besondere Abgabe auf Grund der Notstandsverordnungen verstanden.

2) Der Freihafenrat besteht aus 17 Personen: dem Vorsitzenden der Israel Ports Authority, deren geschäftsführendem Direktor, dem Direktor des Investierungszentrums, sechs Vertretern aus dem Kreise der Regierung und der Israel Ports Authority, je einem Vertreter der Ministerien für Verkehr, Handel und Finanzen, drei Personen aus dem öffentlichen Leben sowie den Bürgermeistern von Haifa und Eilat.

3) Auskunft der Israel Ports Authority vom 5. Mai 1971; vgl. auch Hansa 1970, S. 1102.

4) Siehe Gesetz Nr. 1/1962 vom 23. Dezember 1961; deutsche Übersetzung DHA 1965, S. 601 ff., insbesondere S. 619-621.

5) Siehe Durchführungsbestimmungen zur Zollordnung, deutsche Übersetzung DHA 1963, S. 2388 ff., insbesondere S. 2389.

6) Siehe Richtlinie Nr. 5/1969; deutsche Übersetzung DHA 1970, S. 1518.

ist unbekannt. Lediglich in Irak gibt es seit einiger Zeit auf dem Flughafen von Bagdad eine Freizone genannte Einrichtung, die jedoch lediglich ein zollfreies Geschäft für Reisende darstellt, [1] wie es sie auf zahlreichen internationalen Flughäfen gibt. Freihäfen oder Hafenfreizonen gibt es in diesen Ländern nicht.

Der Hafen Mina Sulman in Bahrain wird seit 1958 als Freihafen bezeichnet. Grund für die Umwandlung in einen Freihafen war das Ziel, die hervorragende Stellung Bahrains als Handelszentrum für die Staaten im Persischen Golf zu sichern. [2] Immerhin werden 30 % der Gesamteinfuhr Bahrains wieder ausgeführt.

In Indien ist die erste Freizone, die "Free Trade Zone" in Kandla, 1965 eingeweiht worden. Sie hat keine eigenen Kaianlagen und kann auch nicht als Hafenfreizone angesehen werden, da sie im Landesinnern, etwa 9 km vom Hafen Kandla entfernt, liegt. [3]

1969 wurden Pläne bekannt, eine Freizone mit eigenem (neuen) Hafen in der Nähe Bombays anzulegen, da es die verkehrsmäßige Situation im Hafen von Bombay nicht erlaube, dort eine Freizone in Betrieb zu nehmen. [4]

Auch in Ceylon erwog man die Gründung eines Freihafens, und zwar auf dem Gebiet des früheren britischen Marinestützpunktes Trincomali. Obgleich man schon 1968 amerikanische Fachleute konsultierte, ist das Freihafenprojekt bis heute nicht zur Durchführung gelangt. [5]

Singapore, das meist in seiner Gesamtheit als "Freihafen" bezeichnet wurde, da es kaum Zölle erhob, besitzt seit dem 1. September 1969 einen Freihafen im Sinne dieser Untersuchung. Er war notwendig geworden, da der Staat Singapore zum Schutze seiner im Aufbau begriffenen Industrie eine beträchtliche Anzahl von Waren in den Einfuhrzolltarif aufnahm und Einfuhrkontingente einführte, andererseits aber nicht den für seine Volkswirtschaft gleichermaßen bedeutenden Entrepothandel beeinträchtigen wollte. [6] Der Freihafen besteht aus zwei sogenannten "Free Trade Zones", die aus dem Gebiet der Port of Singapore Authority vom Telok Ayer-Becken bis zu den Jardine Steps und den Jurong

---

1) Vgl. DHA 1970, S. 2129.
2) Vgl. "Bahrain Free Port" in: Lloyd's List vom 30. September 1957, S. 3.
3) Vgl. Bhattacharjee, in: Indian Shipping, Juni 1969, S. 23.
4) Vgl. "Proposed Free Trade Zone at Bombay" in: Indian Shipping, Juni 1969, S. 23/24.
5) Vgl. "Free Trade Zone Plan for Trincomali" in: Lloyd's List vom 23. September 1968, S. 2.
6) Vgl. Free Trade Zones in Singapore, S. 1.

Wharves mit einem angrenzenden Gebiet bestehen. [1] Die Freihafengebiete sind für den Außenhandel Singapores von großer Bedeutung, da sämtliche Waren, die in das Inland eingeführt werden sollen, zunächst in eine "Free Trade Zone" verbracht werden müssen.

Ein besonderer Typ der Hafenfreizone besteht seit 1966 in Kaohsiung in der Republik China (Taiwan). Diese Einrichtung, die den Namen "Export Processing Zone" trägt, soll ausschließlich exportorientierte Firmen aufnehmen. Die Einfuhr von Waren aus der Zone in das Zollgebiet Taiwans ist grundsätzlich nicht möglich und darf nur in besonderen Fällen mit Ausnahmegenehmigung erfolgen.

Die "Export Processing Zone" in Kaohsiung soll sehr erfolgreich sein, da Taiwan außer der Zollfreiheit für ausländische Waren in der Zone noch weitere Vergünstigungen bietet. [2] Weitere "Export Processing Zones" werden geplant.

---

1) Vgl. "Free Trade Zones established at Singapore - entrepot traffic to grow" in: Shipbuilding ...

2) Vgl. Mitteilungen der Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH (Frankfurt), Juni 1968: "Investitionsmöglichkeiten in Taiwan", Teil III.

ABSCHNITT 15

Libanon

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die gesetzliche Bezeichnung für die libanesischen Hafenfreizonen ist "zone franche".

In den ursprünglichen französischen Rechtsvorschriften findet sich gelegentlich die Bezeichnung "zone franche maritime" (Art. 14 des Arrêté Nr. 91-LR vom 28. Juni 1933) im Gegensatz zu der "zone franche de l'intérieur", die im damaligen französischen Mandatsgebiet in den Städten Damaskus, Aleppo und Homs errichtet werden konnten, und auch der Name "port franc" (so in Art. 1 Abs. 2 des Arrêté Nr. 206-LR vom 26. Dezember 1933, durch den die Freizone im Hafen von Beirut gegründet wurde).

2. Die wichtigste rechtliche Grundlage ist

(1) das Zollgesetz, Verordnung Nr. 422 vom 30. Juni 1954, Abschnitt III, Kapital 3 "Freizonen", Art. 214 bis 230 (Amtsblatt al-Garîda al-Rasmîya Nr. 27 vom 3. Juli 1954). [1]

Es enthält Vorschriften über den zollrechtlichen Status der Freizonen in Libanon, über ihre Einrichtung und Aufhebung, über die in ihnen zu unterhaltenden Anlagen und ihre Kosten, über die in ihnen erlaubten Tätigkeiten, über die Verfahrensvorschriften bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren, über die Zollüberwachung im Innern der Zonen sowie über Verbote und Beschränkungen.

Das Zollgesetz hat die Bestimmungen des Arrêté Nr. 91-LR des französischen Hochkommissars vom 28. Juni 1933, das die allgemeinen Vorschriften für Freizonen in den "Levantestaaten unter französischem Mandat" enthielt, bis auf geringe Änderungen übernommen.

Im übrigen gibt es besondere Regelungen für die heute bestehenden Freizonen, so

(2) die innere Ordnung (Règlement intérieur) für die Freizone im Hafen von Beirut, genehmigt durch Arrêté Nr. 206-LR vom 26. Dezember 1933.

In dieser "inneren Ordnung" finden sich detaillierte Vorschriften über den Warenverkehr und das Verhältnis der Verwaltungsorganisation zu den Benutzern der

---

1) Deutsche Übersetzung DHA 1958, S. 2255 ff., französischer Text bei Colonna de Lega, S. 220 ff.

Freizonen: Formalitäten bei Eingang und Ausgang von Waren und ihr Verbleib in der Zone, Vermietung von Grundstücken an Privatunternehmen, Behandlung und Umwandlung von Waren in gemieteten Einrichtungen, industrielle Betriebe, Dienstleistungen der Verwaltungsorganisation in Bezug auf Waren, Verantwortlichkeit der Verwaltungsorganisation usw.

3. "Freizone" ist nach libanesischem Recht ein zollrechtlich privilegierter Teil des Gebiets eines Seehafens:

> "In allen Seehäfen von Libanon kann ein Teil des zum Hafen gehörenden Gebiets (une partie des dépendances du port), Freizone genannt, von der Geltung des Zollrechts [1] ausgeschlossen werden.
>
> Waren jeder Art, gleich, ob sie ihren Ursprung im Ausland oder Inland haben, können ... in eine Freizone eingeführt werden, in der sie als außerhalb des Zollgebiets befindlich angesehen werden.
>
> Diese Waren sind bei ihrem Eingang, während ihres Verbleibs in der Freizone und bei ihrer Ausfuhr oder Wiederausfuhr von Einfuhrzöllen, gegebenenfalls auch von Ausfuhrzöllen, Verbrauchssteuern, Stapelgebühren und städtischen Abgaben sowie von allen anderen Abgaben befreit ..." (Art. 214 des Zollgesetzes).

4. Wenn die Freizonen nach der oben zitierten Bestimmung des Zollgesetzes dem "Geltungsbereich des Zollrechts" entzogen sind, so ist damit in erster Linie das Zollschuldrecht oder Zollabgabenrecht gemeint. Der Aufsicht und dem Einflußbereich der Zollbehörden unterliegen sie nur insofern nicht, als nicht der Zollverwaltung im Zollgesetz ausdrücklich Befugnisse zugestanden werden: das ist aber der Fall (Art. 221, 227, 228).

Die Befugnisse, die der Zollverwaltung innerhalb der Freizonen zugestanden werden, sind Ausfluß der Zollhoheit des Staates Libanon, so daß die Formulierung "aus dem Geltungsbereich des Zollrechts ausgeschlossen" nicht "aus dem Geltungsbereich der Zollhoheit ausgeschlossen" bedeutet.

Nur das auf der Zollhoheit beruhende Zollrecht hat in den Freizonen (zum größ-

---

1) Der französische Text lautet "peut être soustraite au régime douanier", was z.B. im DHA 1958, S. 2273 mit "von der Überwachung durch die Zollverwaltung ausgenommen" übersetzt ist. Diese Übersetzung ist jedoch nicht treffend und irreführend, da die Freizonen durchaus in beschränktem Umfang durch den Zoll überwacht werden, und "régime douanier" nicht mit "Überwachung durch die Zollverwaltung" gleichzusetzen ist.

ten Teil) keine Geltung. Daher kann eine Freizone auch ohne weiteres wieder aufgehoben werden, was nicht möglich wäre, wenn sie außerhalb der Zollhoheit liegen würde.

Alle anderen Gesetze gelten in den libanesischen Freizonen, u.a. die Vorschriften über Einfuhrverbote: Waren, deren Einfuhr nach Libanon verboten, dürfen nicht in eine Freizone gebracht werden (vgl. Art. 219 Abs. 1 des Zollgesetzes).

Ausdrücklich erklärt Art. 220 Abs. 1 des Zollgesetzes die Gesetze zum Schutz des Eigentums auf dem Gebiet des Handels, des Gewerbes, der Literatur, Kunst und Musik auch in den Freizonen für anwendbar.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung ihrer Grenzen

1. Die Einrichtung und Aufhebung der Freizonen ist in den Art. 215, 216 und 217 des Zollgesetzes geregelt.

Nach Art. 215 Abs. 1 ist der "Oberste Zoll-Rat" (Conseil Supérieur des Douanes Libanaises) ermächtigt, auf Antrag neue Freizonen durch Beschluß (arrêté) zu bewilligen. Vor Veröffentlichung des Beschlusses wird das Projekt jedoch der General-Zolldirektion (Direction Général des Douanes) zur Stellungnahme und über den Finanzminister dem Ministerrat (Conseil des Ministres) zur Billigung zugeleitet. [1]

Der entsprechende Antrag kann von der Hafenverwaltung, einer ordnungsgemäß gegründeten Gesellschaft, der örtlichen Handelskammer oder der Gemeinde ausgehen. Fläche und Grenzen der Freizone sind in dem Gründungsbeschluß genau zu bezeichnen, ebenso der Teil der Zone, der für eigene Räumlichkeiten der Benutzer vorbehalten bleibt.

Die Organisation, die in dem Beschluß mit dem Betrieb der Freizone betraut wird, hat nach Maßgabe einer gleichzeitig genehmigten besonderen Ordnung (règlement) oder besonderen Bedingungen Lagerräume und -flächen, Gleisanlagen und die zur Lagerung, Beförderung und Erhaltung von Waren notwendigen Geräte zu erstellen und zu betreiben.

2. In der gleichen Form wie sie eingerichtet worden sind, können die Freizonen wieder aufgehoben werden, also durch Beschluß des "Obersten Zoll-Rats". Der Beschluß hat u.a. die Frist anzugeben, in der die in der Freizone befindlichen Waren entfernt werden müssen (Art. 217 des Zollgesetzes).

---

1) Vgl. Colonna de Lega, S. 47.

Grenzänderungen erfolgen gleichfalls durch Arrêté des Obersten Zoll-Rats.

III. Umfang und Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Für den Schiffsverkehr sind in den Bestimmungen des Zollgesetzes über Freizonen keine Erleichterungen vorgesehen. Praktisch würden solche Erleichterungen ohnehin nicht werden, da die zur Zeit bestehenden libanesischen "zones franches maritimes" Hafenfreizonen ohne eigene Kaianlagen sind.

b) Für ausländische Waren, die direkt vom Seeschiff in eine Freizone gebracht werden sollen, sind folgende Formalitäten zu beachten (vgl. Art. 90 des Zollgesetzes):

Sofort nach dem Löschen in der Freizone hat der Kapitan des Schiffes oder ein Vertreter der Reederei die Manifeste oder Auszüge, deren Übereinstimmung mit den ausgeladenen Waren bescheinigt sein muß, der Zollverwaltung zu übergeben.

Darüber hinaus hat die Verwaltungsorganisation der Freizone der Zollverwaltung innerhalb von 36 Stunden nach dem Löschen eine besondere Liste zuzuleiten, in der Anzahl und Beschaffenheit der Packstücke sowie die Art und Herkunft der Waren aufzuführen sind.

Die zur Erstellung dieser Listen notwendigen Unterlagen stehen der Verwaltungsorganisation zur Verfügung, da sie auf Grund ihres Règlement intérieur bei Einlagerung von Waren eine Anmeldung unter Angabe der genannten Punkte verlangt (siehe Art. 2 Abs. 1 des Règlement intérieur). Die Zollbehörden sind befugt, die Packstücke bei ihrem Eingang zu öffnen und ihren Inhalt auf Übereinstimmung mit der Anmeldung zu überprüfen (Art. 2 Abs. 4 des Règlement intérieur). Die Verwaltungsorganisation der Freizone darf dies jederzeit tun, muß jedoch die Zollbehörden beiziehen (Art. 2 Abs. 5 des Règlement intérieur).

Waren, deren Einfuhr nach Libanon allgemein verboten ist, Waffen und Munition sowie Monopolwaren dürfen nicht in eine Freizone gebracht werden. Von diesem Verbot ausgenommen sind Tabak und Tombak, die von der Monopolverwaltung eingeführt werden und in ihrem Besitz bleiben, und Tombak, der von privaten Unternehmen unter Beachtung der besonderen Bedingungen der Zollverwaltung eingeführt wird. Für Sprengstoffe und leicht brennbare Stoffe gelten ebenfalls besondere Bedingungen (vgl. dazu Art. 219 des Zollgesetzes).

Für inländische Waren, die für eine Freizone bestimmt sind, müssen Zollanmel-

dungen abgegeben werden. Wenn die Waren einem Ausfuhrzoll unterliegen, so ist dieser beim Eingang in die Freizone zu entrichten. Der Einfuhrzoll für nationalisierte Waren wird nur dann erstattet, wenn diese nachweislich innerhalb von zwei Jahren in das Ausland wiederausgeführt werden (Art. 229 des Zollgesetzes).

Sollen Waren eine Freizone verlassen, so ist ein dementsprechender Antrag bei der Verwaltungsorganisation der Freizone zu stellen, in dem Art und Herkunft der Waren zu nennen sind. Wenn es sich um Waren handelt, die innerhalb der Freizone behandelt oder umgewandelt worden sind, müssen die verwendeten Waren einzeln bezeichnet werden (Art. 23 des Règlement intérieur).

Bei der Abfertigung zum freien Verkehr unterliegen Waren aus einer Freizone den üblichen Formalitäten für die Einfuhr von Waren aus dem Ausland und den allgemeinen Zollsätzen. Dies gilt ebenfalls für inländische Waren, die zuvor in die Freizone eingeführt worden sind und dadurch ihren inländischen Charakter verloren haben. Kann der Ursprung der Waren bei der Zollabfertigung nicht sicher festgestellt werden, sind die Maximalzölle zu entrichten (Art. 224 des Zollgesetzes).

c) Die Lagerung von Waren darf nur erfolgen, wenn ihr Eingang und Ausgang in besonderen Büchern verzeichnet wird, die von den Lagerhaltern oder Wareneigentümern geführt werden müssen. Die Bücher haben den von der Zollverwaltung zugelassenen Mustern zu entsprechen und müssen die Waren unter Angabe von Art, Menge, Herkunft und Verpackung bezeichnen, so daß die Feststellung der Nämlichkeit gesichert ist (Art. 228 Abs. 1 und 2 des Zollgesetzes).

Der Verbleib von Waren in einer Freizone darf nicht von der Zollverwaltung befristet werden (Art. 214 Abs. 4 des Zollgesetzes).

2. Handel und Transport

a) Der Handel ist in den libanesischen Freizonen nur insoweit eingeschränkt, als der Kleinhandel verboten ist. Im übrigen sind alle Tätigkeiten, die mit der Ausstellung, dem Verkauf und Ankauf von Waren usw. zusammenhängen, gestattet. [1]

Eine Ausnahme von dem Verbot des Kleinhandels besteht für Schiffsausrüstungsgegenstände jeder Art sowie für Lebensmittel und Betriebsstoffe für Schiffe von

---

1) Im Widerspruch zum Kleinhandelsverbot scheint zu stehen, daß es in der Freizone von Beirut den sogenannten "Bazar à Tapis" (Teppichbasar) gibt, in dem Besucher, vor allem Touristen, zollfreie Teppiche kaufen können (vgl. Le Port de Beyrouth, S. 43).

mehr als 150 NRT, die einen Hafen mit einer Freizone anlaufen. Die Versorgung der Schiffe bedarf allerdings einer besonderen Genehmigung durch die Zollverwaltung (Art. 225 des Zollgesetzes).

b) Zollrechtliche Beschränkungen für Warenbewegungen innerhalb einer Freizone bestehen nicht. Bei der verhältnismäßig geringen Größe der libanesischen Freizonen spielt der interne Transport von Waren ohnehin keine Rolle. Von Bedeutung ist allenfalls das Verbringen von Waren aus öffentlichen Lagerhäusern in private. Hierbei sind gewisse Formalitäten zu beachten. Unter anderem ist ein Passierschein der Verwaltungsorganisation erforderlich, die den Transport auch selbst vornimmt (Art. 21 des Règlement intérieur).

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Während der Lagerung in Räumlichkeiten des Wareneigentümers dürfen sämtliche handelsüblichen Behandlungen ohne zollrechtliche Einschränkungen vorgenommen werden (für die öffentlichen Lager gelten auf Grund des Règlement intérieur Beschränkungen). In Art. 218 des Zollgesetzes werden ausdrücklich genannt: Instandsetzen, Reinigen, Auslesen, Mischen, Zusammenstellen, Sieben, Teilen, Rösten, Zerstoßen, Zerkleinern und Pulverisieren.

Innerhalb der öffentlichen Lagerhäuser der Freizone von Beirut konnten alle diese Tätigkeiten bis 1953 auf Antrag des Wareneigentümers unter seiner Aufsicht von der Verwaltungsorganisation durchgeführt werden. Nachdem jedoch Art. 11 Abs. 5 des Règlement intérieur durch Arrêté Nr. 383 vom 28. Dezember 1953 aufgehoben worden ist, nimmt die Verwaltungsorganisation nur noch solche Behandlungen vor, die der Erhaltung und Lieferung der Waren dienen. Die Kosten hat der Wareneigentümer zu tragen, der in den öffentlichen Lagerhäusern nicht selbst tätig werden kann.

Neben den handelsüblichen Behandlungen gestattet Art. 218 des Zollgesetzes "Veränderungen (modifications) und andere Umwandlungen (transformations), die in dem Beschluß zur Einrichtung der Freizone oder darauffolgenden Beschlüssen bestimmt werden können".

Daraus muß entnommen werden, daß auch warenbearbeitende und -verarbeitende Tätigkeiten grundsätzlich möglich sind, jedoch einer besonderen Erlaubnis durch den Obersten Zoll-Rat bedürfen. Allerdings können verschiedene der oben aufgeführten handelsüblichen Behandlungen schon warenbearbeitenden Charakter haben. Bislang ist nur die Verarbeitung von Stoffen zu Kleidungsstücken ausdrücklich gestattet worden. [1]

1) Vgl. Colonna de Lega, S. 37.

Somit ist die Möglichkeit zur Einrichtung industrieller Betriebe gegeben. Irgendwelche zollrechtlichen Voraussetzungen sind nicht zu beachten. Wohl aber enthält das Règlement intérieur einige Bedingungen. Danach bedürfen Industrieanlagen einer Genehmigung der Verwaltungsorganisation der Freizone, die in ihrer Entscheidung ungebunden ist. Ist sie mit dem Gesuch einverstanden, unterbreitet sie die Frage zunächst dem Obersten Zoll-Rat, bevor sie der Einrichtung endgültig zustimmt (Art. 6 des Règlement intérieur). Auf diese Weise ist eine Kontrolle der industriellen Tätigkeit in den Freizonen möglich.

An dieser Stelle sei eine Liste der Tätigkeiten angefügt, die zur Zeit in der Freizone Beirut ausgeübt werden, unabhängig davon, ob sie als Behandlungen oder Verarbeitungen von Waren anzusehen sind:

Aufbereiten von Pflanzensamen, Därmen und Pharmazeutischen Erzeugnissen, Zusammenbauen von Kraftfahrzeugen, Herstellen von Kleidung, Mischen und Aufbereiten von Tabak und Kaffee (Brasilianisches Kaffee-Institut).

4. Gebrauch und Verbrauch

Der Verbrauch unverzollter Waren ist in den Freizonen grundsätzlich untersagt (Art. 225 Abs. 1 des Zollgesetzes).

Eine entsprechende Bestimmung hinsichtlich des Gebrauchs unverzollter Materialien, insbesondere von Maschinen, fehlt. Aus Art. 6 Abs. 3 des Règlement intérieur kann hingegen entnommen werden, daß der Gebrauch gestattet ist. Auf Grund dieser Bestimmung ist nämlich ein besonderes Eingangs- und Ausgangsregister für industrielle Anlagen (matériel industriel) zu führen.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

Außer dem Kleinhandel und dem Verbrauch von unverzollten Waren ist das Wohnen in den Freizonen verboten (Art. 225 Abs. 1 des Zollgesetzes). Eine Ausnahme gilt lediglich für das Bewachungspersonal.

Hinsichtlich der Einfuhrverbote kann auf S. 240 verwiesen werden.

Zu den Überwachungsbefugnissen der Zollbehörden heißt es in Art. 221 Abs. 1 des Zollgesetzes:

> "Der Zollverwaltung steht innerhalb des Gebietes einer Freizone lediglich das Recht zur Nachforschung nach Waren, deren Einfuhr in die Freizone gemäß Art. 219 verboten ist, und zur Aufstellung von Handelsstatistiken zu."

Zu diesem Zwecke dürfen die Zollbeamten die Freizonen jederzeit betreten und sich frei darin bewegen. Ferner können sie zu jeder Zeit Einsicht in die Warenbewegungsregister nehmen (Art. 221 Abs. 2, 228 Abs. 3 des Zollgesetzes).

Gemäß Art. 228 Abs. 4 des Zollgesetzes führen die Zollbehörden auch eigene Wareneingangs- und -ausgangsbücher zur Kontrolle und zur Aufstellung von Handelsstatistiken. Dies ist ihnen möglich, da ihnen ja gemäß Art. 90, 227 des Zollgesetzes Manifeste und Listen für eingegangene Waren von Schiffskapitänen oder Reedereien und der Verwaltungsorganisation der Freizone übermittelt werden.

In der Praxis beschränkt sich die zollamtliche Überwachung der Freizonen auf die Bewachung des Zollzauns (vgl. dazu Art. 215 Abs. 3 des Zollgesetzes) und die Kontrolle an den Übergängen zum Zollgebiet.

Den Angestellten der Verwaltungsorganisation steht, wie schon erwähnt, das Recht zu, Packstücke jederzeit auf ihren Inhalt zu untersuchen, während die Zollbehörden dazu nur beim Eingang (und Ausgang zum Verbrauch im Zollgebiet) der Waren befugt sind. Die Verwaltungsorganisation hat in jedem Fall den Zoll von ihrer Absicht zu unterrichten (vgl. Art. 2 Abs. 4 und 5 des Règlement intérieur).

Die Verwaltungsorganisation ist gleichfalls dazu verpflichtet, den Zoll zu benachrichtigen, wenn ihr bekannt wird, daß einfuhrverbotene oder einfuhrbeschränkte Waren im Sinne des Art. 219 des Zollgesetzes in die Freizone gebracht worden sind. Unterläßt sie dies, kann sie haftbar gemacht werden (vgl. Art. 226 Abs. 2 des Zollgesetzes, Art. 3 und 4 des Arrêté Nr. 206-LR vom 26. Dezember 1933).

IV. Die Verwaltung der libanesischen Freizonen

1. Zollrechtliche Verwaltung

Die zollrechtliche Verwaltung wird von den allgemein staatlichen Zollbehörden wahrgenommen; es gelten insofern keine Besonderheiten.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die Verwaltung des Hafens von Beirut liegt in den Händen einer Aktiengesellschaft unter staatlicher Aufsicht, der "Compagnie de Gestion et d'Exploitation du Port de Beyrouth". Diese bewirtschaftet die Hafenanlagen, darunter auch die Freizone, für Rechnung des libanesischen Staates. [1] Durch die Einheitlichkeit von Gesamthafenverwaltung und Freizonenverwaltung ist die Freizone ein integrierender Bestandteil des Hafens von Beirut.

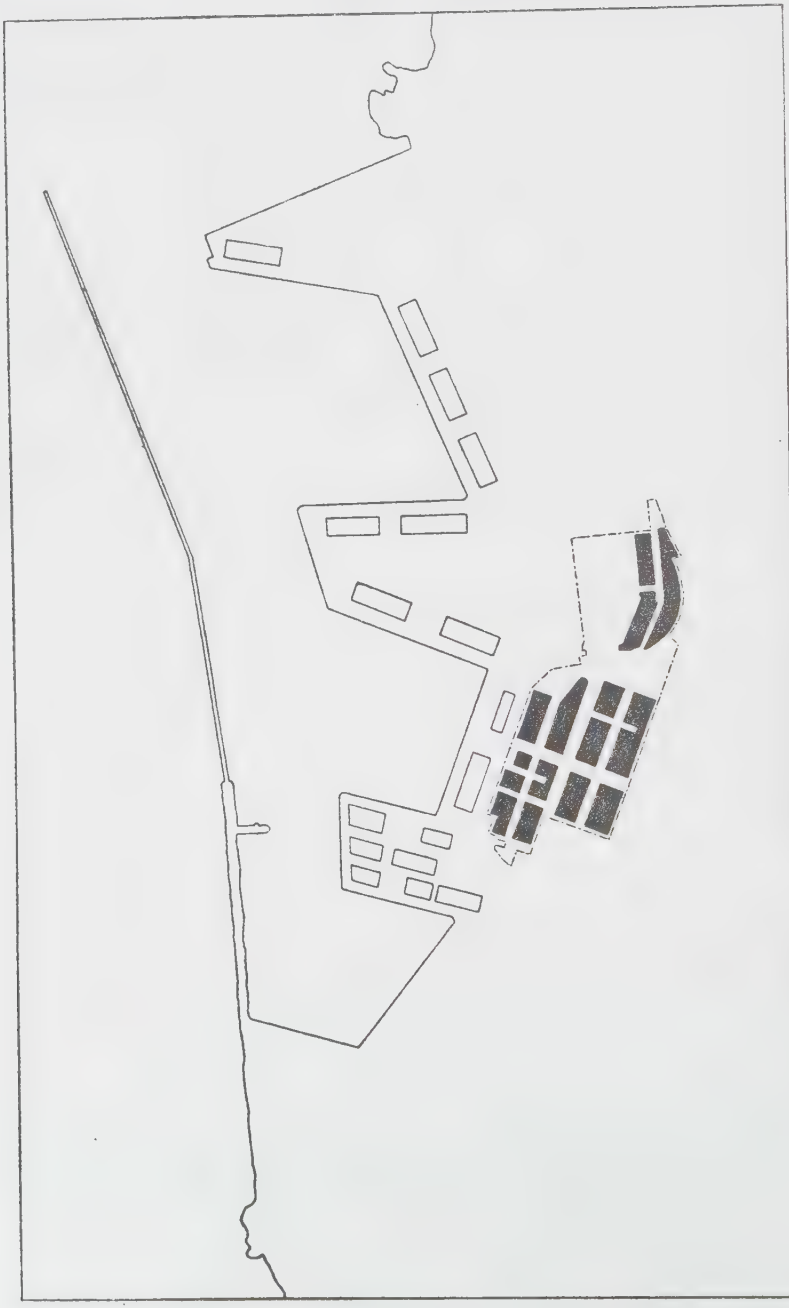
Bis 1960 war die französische "Compagnie du Port, des Quais et des Etrepôts de Beyrouth" für Verwaltung und Betrieb des Hafens verantwortlich. Der Arrêté Nr. 206-LR vom 26. Dezember 1933 ermächtigte die Gesellschaft ausdrücklich, eine Freizone im Hafen von Beirut zu errichten und zu bewirtschaften. Als die Gesellschaft 1960 libanesisch und in "Compagnie de Gestion et d'Exploitation du Port de Beyrouth" umbenannt wurde, ging die Befugnis zum Betrieb der Freizone auf diese als Rechtsnachfolgerin über.

Hafenmeisterei, Gesundheitswesen und Polizei innerhalb der Freizone obliegen dem Staat, wie im übrigen Hafengebiet, während Lotsenwesen, Stauerei usw. von privaten Organisationen ausgeübt werden.

---

1) Vgl. "Le Port de Beyrouth", S. 10. - Der vermutlich zwischen Staat und Gesellschaft abgeschlossene Betriebsvertrag war nicht zugänglich, so daß genauere Ausführungen nicht gemacht werden können.

Hafenfreizone BEIRUT (Libanon)



ABSCHNITT 16

Singapore

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die Freihafengebiete in Singapore - zur Zeit bestehen solche im Gebiet der Port of Singapore Authority und bei den Jurong Wharves - tragen die Bezeichnung "Free Trade Zones" (Freihandelszonen).

2. Grundlegende Vorschriften für die Einrichtung und Ausgestaltung der Free Trade Zones sind:

(1) die Zollordnung, Ordinance Nr. 44 von 1960 - "Customs Ordinance, 1960" -
(Government Gazette, Reprints Supplement, Nr. 12 vom 23. März 1966, S. 321 - Neudruck -),
geändert durch
das Gesetz Nr. 31 vom 26./30. August 1966
(Government Gazette, Acts Supplement, Nr. 51 vom 9. September 1966, S. 443).

Durch das Änderungsgesetz wurde der Begriff der "Free Trade Zone" in die Zollordnung eingeführt und deren übrige Vorschriften darauf abgestimmt. Außerdem enthält die Zollordnung seitdem in dem ergänzten Abschnitt 45 besondere Bestimmungen über die Einfuhr von Waren nach Singapore, die über eine Free Trade Zone erfolgen muß. Im übrigen finden die Abschnitte 33 bis 35, 83, 89 bis 99, 101, 103 bis 113 der Customs Ordinance auf Grund einer Verweisung im Free Trade Zones Act Anwendung. Sie betreffen u.a. die Formalitäten für den Import und Export von Waren und die Durchsuchungs- und Festnahmebefugnisse der Zollbehörden.

(2) Gesetz Nr. 30 vom 26./30. August 1966 - "Free Trade Zones Act, 1966" -
(Government Gazette, Acts Supplement, Nr. 50 vom 9. September 1966, S. 433).

Das Free Trade Zones Act enthält in Teil I Definitionen der in diesem Gesetz gebrauchten Begriffe. In Teil II werden die in den Free Trade Zones erlaubten Tätigkeiten bezeichnet und erläutert: Einfuhr und Ausfuhr von Waren, Behandlungen der Waren, zolltarifliche Einstufung beim Verbringen in das Zollgebiet, Gebrauch und Verbrauch von zollbelasteten Waren. Die Rechte und Befugnisse der Verwaltungsorganisation werden in Teil III des Free Trade Zones Act dargestellt; die folgenden Teile enthalten verschiedene Verbote, Verfahrensvorschriften und Strafbestimmungen.

3. Die Free Trade Zones sind abgegrenzte Gebiete, die außerhalb des Zollgebiets von Singapore gelegen und insbesondere dem Entrepothandel zu dienen bestimmt sind. Es besteht keine gesetzliche Vorschrift, nach der sie sich auf das Hafengebiet zu beschränken hätte und eigene Kaianlagen besitzen müßten, doch liegt das auf Grund der geographischen und wirtschaftlichen Situation Singapores nahe.

4. Nach der in Section 3 der Customs Ordinance/Section 3 des Free Trade Zones Act gegebenen Definition von "Zollgebiet" (customs territory) gehören dazu das Landgebiet von Singapore und seine Territorialgewässer, jedoch mit Ausnahme der Free Trade Zones. Das bedeutet, daß ausländische Waren, die in sie verbracht werden, nicht dem Zolltarif unterworfen sind, da auch nach singaporischem Recht der Eingang in das Zollgebiet die Pflicht zur Entrichtung von Zöllen begründet (vgl. die Definitionen von "export", "import" und "dutiable goods" in Section 3 der Customs Ordinance). Erst der Eingang von Waren in das Zollgebiet ist "Einfuhr" im Sinne des Zollrechts (Entsprechendes gilt für "Ausfuhr").

Auf Grund von Section 2 der Customs Ordinance finden ihre Vorschriften in den Free Trade Zones keine Anwendung, abgesehen von den Bestimmungen, auf die im Free Trade Zones Act ausdrücklich verwiesen wird. Die grundsätzliche Nichtgeltung des allgemeinen Zollrechts läßt jedoch nicht den Schluß zu, die Free Trade Zones seien Zollausland. Vielmehr sind die Waren bei ihrem Eingang in eine Free Trade Zone nicht von allen Zollformalitäten befreit und können im Innern der Zonen vom Zoll zum freien Verkehr abgefertigt werden. Darüber hinaus stehen den Zollbehörden verhältnismäßig weitreichende Kontroll- und Überwachungsbefugnisse innerhalb der Free Trade Zones zu. Daraus ergibt sich, daß "customs territory", dem die Free Trade Zones nicht angehören, nicht im Sinne von "Zollhoheitsgebiet", sondern - wie in Deutschland - im Sinne von "Gebiet, in dem Zölle erhoben werden" verstanden wird. Die Free Trade Zones in Singapore liegen somit nicht außerhalb des Bereichs der staatlichen Zollhoheit.

Im übrigen gelten in den Free Trade Zones alle weiteren Gesetze und Vorschriften Singapores uneingeschränkt.

II. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen der Free Trade Zones

1. Die Einrichtung von Free Trade Zones bedarf keines neuen Gesetzes. Vielmehr ist in Section 4 Abs. 1 des Free Trade Zones Act der Finanzminister ermächtigt, jedes Gebiet in Singapore zur Free Trade Zone zu erklären unter gleichzeitiger Bestimmung der Grenzen. Die Entscheidung ist in der Government Gazette zu veröffentlichen.

Unabhängig von der Einrichtung einer Free Trade Zone ist der Finanzminister befugt, eine Regierungsbehörde, eine Körperschaft des öffentlichen Rechts oder eine privatrechtliche Gesellschaft mit der Verwaltung, Unterhaltung und Bewirtschaftung der Zone zu betrauen (Section 4 Abs. 2).

2. Eine eventuelle Aufhebung oder Änderung der Grenzen einer Free Trade Zone hat auf dem gleichen Wege, also durch Entscheidung des Finanzministers, zu erfolgen.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr und Lagerung

a) Für die Schiffe, die die Kaianlagen der Free Trade Zones benutzen, gelten keine besonderen Erleichterungen. Section 2 des Foreign Trade Zones Act verweist hingegen auf Sections 33 bis 35 der Customs Ordinance, wonach der Kapitän oder Agent eines ankommenden Schiffes den Zollbehörden an Hand des Manifestes genaue und vollständige Angaben über die eingeführten Waren zu machen hat.

Entsprechendes gilt für auslaufende Schiffe.

b) Güter jeder Art, mit Ausnahme solcher, die ausdrücklich und unbedingt verboten sind, dürfen ohne Berücksichtigung von Einfuhrkontingenten in die Free Trade Zones gebracht werden.

In Section 45 der Customs Ordinance wird sogar bestimmt, daß alle zollbelasteten Waren, die nach Singapore eingeführt werden sollen, und auf dem Seewege eintreffen, zunächst in einer Free Trade Zone gelöscht und eingelagert werden müssen. Gleiches gilt für Waren, die mit Schiffen aus dem Ausland kommen und auf dem Seewege weiterversandt werden sollen (Transshipment, vgl. Section 53 der Customs Ordinance).

Wenn die Waren unmittelbar aus Schiffen gelöscht werden, die an den Kaianlagen der Free Trade Zone festgemacht haben, bedarf es keiner weiteren zoll-

amtlichen Formalitäten, insbesondere keiner Deklaration. Ein großer Teil der Schiffe bleibt jedoch auf Reede liegen und wird mit Hilfe von Leichtern gelöscht. In diesem Fall ist für den Transport vom Schiff zu der Free Trade Zone eine spezifizierte Anmeldung gemäß Section 31 der Customs Ordinance (Transshipment Declaration) erforderlich, die von den Zollbehörden genehmigt werden muß (Section 28 der Customs Ordinance) und als Begleitschein dient. Die Anmeldung muß u.a. eine Beschreibung der Waren, ihre Tarifnummer, ihre Menge und ihren Wert enthalten. Ohne die genehmigte Anmeldung dürfen keine Waren vom Schiff gebracht werden (sogenannte "Removal Permit").

Sollen die Waren die Free Trade Zone wieder verlassen, so ist zu unterscheiden (nur die wichtigsten Fälle sind aufgeführt):

(1) Die Waren sind für den Transit durch das singaporische Zollgebiet nach Malaysia bestimmt: es ist eine "Transshipment Declaration" abzugeben, die die Waren begleiten muß.

(2) Die Waren sind für den Export über See bestimmt: auch hier ist eine "Transshipment Declaration" abzugeben, ohne Unterschied, ob die Waren unmittelbar vom Kai der Free Trade Zone verladen oder mit einem Leichter zu einem auf Reede liegenden Schiff gebracht werden (die Territorialgewässer gehören ja zum Zollgebiet).

(3) Die Waren sind zum Gebrauch oder Verbrauch im Zollgebiet bestimmt: Zunächst hat der Eigentümer nach Anmeldung der Waren den Zoll zu entrichten, sodann die quittierte Anmeldung den Zollbehörden in der Free Trade Zone vorzulegen, die die Waren an Ort und Stelle auf ihre Übereinstimmung mit der Anmeldung überprüfen und diese mit einem entsprechenden Vermerk versehen. Im Anschluß daran sollen die Waren die Free Trade Zone sofort durch das nächste Tor verlassen, eine weitere Überprüfung erübrigt sich dort.

Wie sich aus dieser Darstellung ergibt, sind Formalitäten und Kontrollen im Hinblick auf den Warenverkehr mit den Free Trade Zones auf ein Mindestmaß beschränkt. Bei dem unter (3) genannten Verfahren für die Abfertigung von Waren zum freien Verkehr und ihr Verbringen aus der Free Trade Zone in das Zollgebiet ist eine gewisse Ähnlichkeit mit der deutschen "vorgeschobenen Abfertigung" unverkennbar.

c) Die Lagerung von Waren in den Free Trade Zones ist von seiten des Zollrechts nicht befristet.

2. Handel und Transport

a) Grundsätzlich unterliegt der Handel mit Waren in den Free Trade Zones keinen zollrechtlichen Beschränkungen. So ist in Section 6 Abs. 2 (b) des Free Trade Zones Act aufgeführt, daß sie in Übereinstimmung mit den anderen Bestimmungen des Gesetzes verkauft und ausgestellt werden dürfen.

Selbst der Kleinhandel ist von seiten des Zollrechts nicht verboten oder eingeschränkt; allerdings darf er nur mit schriftlicher Genehmigung der Verwaltungsbehörde für die Free Trade Zone und unter Beachtung der von dieser aufgestellten Bedingungen ausgeübt werden (vgl. Section 9 des Free Trade Zones Act).

b) Zu der Beförderung von Waren innerhalb einer Free Trade Zone ist in den sie betreffenden Rechtsvorschriften nichts enthalten. Es ist anzunehmen, daß sie ohne besondere Erlaubnis möglich ist.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Alle Behandlungen, die die Art der Ware unberührt lassen und nur zu ihrer Erhaltung dienen wie Umpacken, Verteilen, Säubern, Sortieren und Mischen sind besondere zollamtliche Genehmigung und Aufsicht möglich. Eine Ausnahme gilt für Waren, die für den freien Verkehr des Zollgebiets bestimmt sind: allein das Umpacken der Waren ist dann ohne weiteres erlaubt. Jegliche andere "Manipulation" - beispielsweise das Mischen oder Zusammensetzen (assembly) von Waren - bedarf der schriftlichen Anmeldung und Genehmigung der Zollbehörden und kann nur unter deren Aufsicht durchgeführt werden (vgl. Sections 6 und 7 Abs. 1 des Free Trade Zones Act).

In den Free Trade Zones eingelagerte Waren dürfen nicht nur ohne Änderung ihrer Art behandelt, sondern auch in jeder Weise bearbeitet oder verarbeitet werden (siehe Section 6). Die Verarbeitung (manufacture) bedarf jedoch der Genehmigung durch den Finanzminister, die in der Government Gazette zu veröffentlichen ist (Section 11 Abs. 1 des Free Trade Zones Act).

Besondere Bedingungen sind zusätzlich zu beachten, wenn die be- oder verarbeiteten Waren für das Zollgebiet bestimmt sein sollen: in diesem Fall ist die schriftliche Erlaubnis der Zollbehörde einzuholen und die Tätigkeiten sind unter Zollaufsicht vorzunehmen (Section 9).

Die Errichtung von Industriebetrieben ist somit möglich, aber durch die räumliche Beschränktheit der zur Zeit bestehenden Free Trade Zones begrenzt. So besteht augenblicklich nur eine Zementfabrik im Gebiet der Port of Singapore Authority.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren ist nicht ausgeschlossen, muß allerdings von der Zollbehörde schriftlich genehmigt werden. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmung unterliegen strengen Strafen (vgl. Section 10 des Free Trade Zones Act).

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Free Trade Zones

Über die in den vorangegangenen Abschnitten genannten Beschränkungen (Behandlung von Waren für das Zollgebiet und Verarbeitung von Waren nur mit Genehmigung der Zollverwaltung und unter ihrer Aufsicht, Genehmigungspflicht für den Kleinhandel usw.) hinaus gilt folgendes:

Das Wohnen in den Free Trade Zones ist nur ausnahmsweise mit Genehmigung der Verwaltungsbehörde möglich (Section 16).

Grundstücke, Lagerhäuser und andere Einrichtungen dürfen zwar von der Verwaltungsbehörde an Dritte vermietet oder verpachtet werden, doch ist zuvor die Zollverwaltung zu unterrichten (Section 13).

Die Verwaltungsbehörde der Free Trade Zone hat die Zone mit einer ausreichenden Umschließung zum Zollgebiet zu versehen und für Übergänge für Personen und Fahrzeuge Sorge zu tragen (Section 12 Abs. 4). An diesen Übergängen findet die übliche zollamtliche Überwachung der Free Trade Zones statt.

Die Überwachungs- und Kontrollbefugnisse der Zollbehörden richten sich im übrigen nach den allgemeinen Vorschriften der Customs Ordinance (Sections 89 bis 99), die gemäß der Verweisung in Section 2 des Free Trade Zones Act auch im Innern der Zonen gelten.

Den Zollbehörden steht danach das Recht zu, Gebäude und Örtlichkeiten nach Waren zu durchsuchen, die unter Mißachtung der geltenden Formalitäten in die Free Trade Zones verbracht worden sind oder ohne die erforderliche Erlaubnis behandelt oder verarbeitet werden; weiterhin das Recht, Schiffe zu betreten, zu durchsuchen und die Papiere zu kontrollieren sowie das Recht, andere Fahrzeuge zu kontrollieren und zu untersuchen. Schließlich dürfen die Zollbehörden Packstücke öffnen und auf ihren Inhalt hin untersuchen und Personen festnehmen, die die Bestimmungen des Free Trade Zones Act oder der im übrigen anzuwendenden Vorschriften der Customs Ordinance verletzt haben.

Die Möglichkeiten der Zollüberwachung sind demzufolge relativ weitreichend und umfassend; in der Praxis beschränkt sie sich jedoch meist auf die Bewachung der Grenzen und die Kontrolle beim Grenzübergang.

IV. Die Verwaltung des Freihafens von Singapore

1. Zollrechtliche Verwaltung

Für die meisten zollamtlichen Genehmigungen, die nach dem Free Trade Zones Act erforderlich sind (z.B. die Genehmigung, für das Zollgebiet bestimmte Waren behandeln zu dürfen oder Waren zu verarbeiten), ist der "Comptroller of Customs and Excise" bzw. die von ihm geleitete Dienststelle als die höchste Zollbehörde Singapores allein zuständig. Er ist der Weisungs- und Kontrollbefugnis des Finanzministers unterstellt (vgl. Section 4 der Customs Ordinance).

Die Verwaltungsorganisationen der Free Trade Zones haben auf ihre Kosten angemessene Dienstgebäude für den Zoll in bzw. an den Grenzen der Zonen zu erstellen (Section 12 Abs. 3).

Im übrigen gelten keine Besonderheiten.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Fast das gesamte Hafengebiet von Singapore ist seit September 1969 Free Trade Zone. Die "Port of Singapore Authority", der der Hafen von Singapore seit ihrer Einsetzung im Jahre 1963 unterstellt ist, ist vom Finanzminister in Übereinstimmung mit Section 4 Abs. 2 des Free Trade Zones Act als Verwaltungsbehörde für diese Zone eingesetzt worden. Die Freihafenverwaltung ist somit mit der Gesamthafenverwaltung identisch.

Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Port of Singapore Authority (P.S.A.) werden - neben den spezifisch mit den Free Trade Zones zusammenhängenden Befugnissen, die dem Free Trade Zones Act zu entnehmen sind und im wesentlichen im Abschnitt "Umfang der Freiheiten" dargestellt sind - durch die Ordinance Nr. 36 vom 19. Dezember / 27. Dezember 1963 ("Port of Singapore Authority Ordinance, 1963") geregelt, die die P.S.A. gründete.

Nach Section 4 der P.S.A. Ordinance ist die Port of Singapore Authority eine körperschaftlich organisierte juristische Person des öffentlichen Rechts.

Ihre Aufgaben umschreibt Section 10 der Ordinance folgendermaßen:

(a) Errichtung und Unterhaltung angemessener und leistungsfähiger Hafendienste und -anlagen;
(b) Leitung und Überwachung des Schiffsverkehrs im Hafen und auf seinen Zufahrtswegen sowie die Aufrechterhaltung eines Lotsendienstes;
(c) Förderung der Nutzung, Verbesserung und Entwicklung des Hafens.

Der so nur allgemein umrissene Tätigkeitsbereich der P.S.A. wird durch den gemäß Section 11 der P.S.A. Ordinance erstellten Plan spezifiziert (Plan II im Anhang der P.S.A. Ordinance). Die P.S.A. kann auf Grund dessen alle beweglichen und unbeweglichen Anlagen und Einrichtungen, die zur Ausführung der oben dargestellten Aufgaben erforderlich sind, bauen, unterhalten und betreiben, ferner Schiffe bauen, reparieren und abwracken, [1] Schiffe beladen und löschen, Waren stauen, lagern und befördern sowie jede andere Tätigkeit ausüben, die irgendwie mit dem Schiffs- und Warenverkehr zusammenhängt.

In einem gewissen Umfang ist der P.S.A. sogar die Polizeigewalt im Hafen übertragen: auf Grund der Ermächtigung in Section 106 der P.S.A. Ordinance hat sie eine besondere Hilfspolizei (Auxiliary Police Force) im Sinne der Police Force Ordinance von 1958 gegründet.

Die P.S.A. untersteht der unmittelbaren Aufsicht des Verkehrsministers, dem sie jederzeit Rechenschaft ablegen muß. Der Minister hat die Befugnis, nach Beratung mit der P.S.A. allgemeine Richtlinien für die Geschäftspolitik, in bestimmten Fällen sogar direkte Anweisungen, zu geben. Sollte er der Meinung sein, daß die P.S.A. in der Ausführung irgendwelcher ihr zustehender Aufgaben versagt hat, kann er eine Untersuchung anordnen, nach deren Ergebnis Weisungen geben und unter Umständen Befugnisse auf sich selbst überführen (vgl. dazu Sections 12 und 13 der P.S.A. Ordinance).

Auch das Finanzwesen der P.S.A. steht unter ständiger Kontrolle des Ministers.

An der Spitze der Port of Singapore Authority steht ein aus 14 Personen bestehendes Gremium, dessen Mitglieder sämtlich von dem Verkehrsminister ernannt werden. Es setzt sich aus dem Vorsitzenden, drei Vertretern des Staates Singapore sowie zehn weiteren Personen zusammen, die nach Meinung des Ministers auf Grund ihrer Sachkenntnis, Erfahrung oder Verbindung mit der Schiffahrt geeignet sind, in der P.S.A. mitzuwirken. Jede Ernennung kann von dem Minister ohne Angabe eines Grundes rückgängig gemacht werden.

Dieses Gremium soll wenigstens einmal im Monat zusammentreten und kann ständige oder besondere Ausschüsse zur Wahrnehmung bestimmter Aufgaben einsetzen. Weiterhin beruft es mit Zustimmung des Ministers einen Verwaltungsdirektor ("General Manager"), der an der Spitze des Verwaltungsapparates steht (siehe Section 32 der P.S.A. Ordinance).

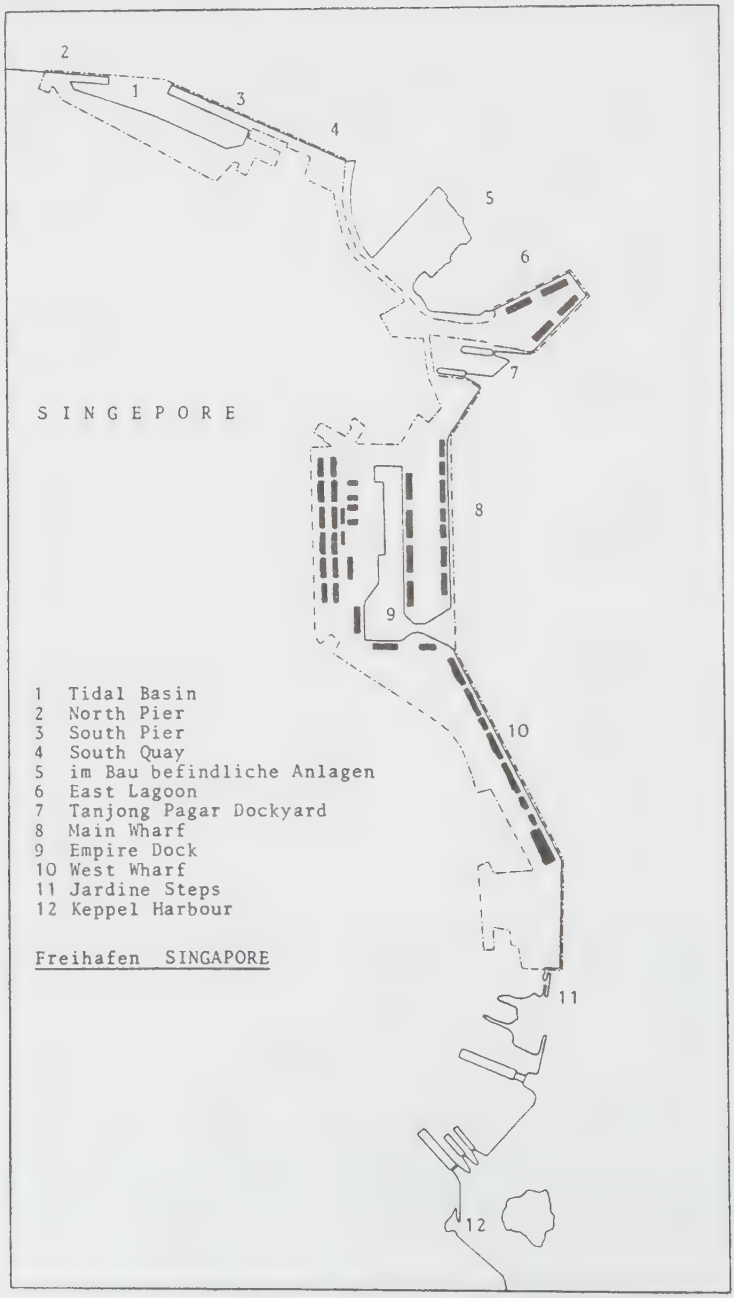
---

1) Diese Tätigkeit wird von der "Singapore Drydocks and Engineering Company, Limited" ausgeübt, einer privatrechtlichen Gesellschaft, die eigens zu diesem Zweck gegründet worden ist und im Besitz der P.S.A. steht. Sie wird außerhalb der Free Trade Zones betrieben (vgl. Section 29 der P.S.A. Ordinance).

Zusammenfassung

Verwaltung und Betrieb des Hafens von Singapore, der fast vollständig Freihafen ist, wird von der Port of Singapore Authority wahrgenommen. Diese ist zwar eine selbständige Organisation, steht jedoch unter umfassender Aufsicht des Verkehrsministers, so daß sie einer Regierungsbehörde ähnelt.

Freihafen SINGAPORE



ABSCHNITT 17

Republik China (Taiwan)

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Der besondere Freizonentyp der Republik China (Taiwan) wird als "Export Processing Zone" (Ausfuhrveredelungszone) bezeichnet. Die Export Processing Zone von Kaohsiung liegt unmittelbar im Hafengebiet und kann deswegen zu den Hafenfreizonen gewählt werden. Anders verhält es sich mit den beiden neuen Export Processing Zones, der Nantze Export Processing Zone (auch in Kaohsiung gelegen) und der Taichung Export Processing Zone; diese befinden sich in beträchtlicher Entfernung vom nächsten Hafen und fallen nicht mehr in die Kategorie der Hafenfreizonen.

2. Die Rechtsvorschriften über die chinesischen Export Processing Zones sind ausführlich, doch meist klar gefaßt und deshalb relativ gut zu überschauen. Wichtigste rechtliche Grundlagen sind:

(1) Statut über die Gründung und Verwaltung von Export Processing Zones, vom 30. Januar 1965[1] (im folgenden "Statut" genannt).

Dieses Statut enthält allgemeine Vorschriften über den Zweck und die Aufgaben von Export Processing Zones, die Grundsätze für in einer Zone ansässige Unternehmen und ihre Erzeugnisse, für die Verwaltung einer Export Processing Zone, für den Umfang der zollrechtlichen Privilegien und die in den Zonen erlaubten Tätigkeiten. Den Abschluß bilden Strafbestimmungen.

(2) Durchführungsbestimmungen zu dem Statut über die Gründung und Verwaltung von Export Processing Zones, vom 7. Juli 1965[2] (im folgenden mit "DB" bezeichnet).

Die ersten Artikel der Durchführungsbestimmungen schreiben die Einzelheiten für die Einrichtung von Export Processing Zones und die Niederlassung von Unternehmen (Antrag, Verfahren, Genehmigung) vor. Es folgen Vorschriften über die Verpachtung und Vermietung von Grundstücken und Gebäuden, insbesondere über Rechte und Pflichten der Mieter und die Folgen einer nicht vertragsgemäßen Nutzung. Schließlich enthalten die

---

1) Laws and Regulations Concerning Export Processing Zones in the Republic of China, S. 1 ff.

2) Laws and Regulations, S. 11 ff.

Durchführungsbestimmungen nähere Vorschriften über den Umfang von Zoll- und Steuerbefreiungen, die Grundzüge des Verfahrens bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren.

(3) Vorschriften über den Geschäftsbetrieb in Export Processing Zones vom 9. Juli 1965 [1] (im folgenden "Vorschriften über den Geschäftsbetrieb" genannt).

Die Kapitel der "Vorschriften" sind überschrieben: Allgemeine Bestimmungen; Antrag und Registrierung; Grundstücke und Bau von Anlagen; Sicherheit der Fabrikgebäude und Arbeitszeit; Qualitätskontrollen der Erzeugnisse; Transport, Zollanträge, Zollkontrolle und Überwachung der Transporte von Waren, die aus einer Export Processing Zone ausgeführt bzw. in sie eingeführt werden; Eingang und Ausgang von Hilfsmitteln, Fahrzeugen und Personal.

Weitere bedeutende Vorschriften sind:

(4) Arten und Rangfolge der Ausfuhrindustrien, die zur Einrichtung in der Kaohsiung Export Processing Zone zugelassen sind, vom 23. Juni 1965 [2]

und

(5) Vorschriften über die Kontrolle der Devisen und des Außenhandels in den Export Processing Zones vom 31. Juli 1965. [3]

3. Die Export Processing Zones (EPZ) sind auf den ersten Blick den übrigen Freihäfen und Hafenfreizonen ähnlich. Unterschiede ergeben sich jedoch aus Art. 1 des Status, nach dem die EPZ folgenden Zielen dienen sollen:

(a) die Förderung von Investierungen,
(b) der Ausweitung von Ausfuhrverkäufen,
(c) der Steigerung der Ausfuhr von Erzeugnissen und Dienstleistungen.

Hinzu kommt die Absicht, neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Diese Ziele sollen mit der Einrichtung solcher Freizonen erreicht werden, die ausschließlich die Veredelung und Verarbeitung ausländischer Waren für die Ausfuhr betreiben; grundsätzlich ist der inländische Markt den in einer EPZ hergestellten Erzeugnissen verschlossen, und die Zonen dürfen nicht zur Lagerung von Einfuhrwaren für das Inland benutzt werden.

---

1) Laws and Regulations, S. 27 ff.
2) Laws and Regulations, S. 45 ff.
3) Laws and Regulations, S. 49 ff.

Die Aufgaben einer EPZ sind somit gegenüber den normalen Freihäfen und Hafenfreizonen erheblich verringert. Sie könnte zwar theoretisch dem Schiffsverkehr Erleichterungen bieten, da sie nicht notwendig ohne eigene Kaianlagen ist; diesbezügliche Bestimmungen sind jedoch in den grundlegenden Vorschriften nicht enthalten. Dagegen fallen Erleichterungen für den Import- und Exporthandel sowie den Reexporthandel des Inlandes prinzipiell fort. Waren dürfen nur in eine EPZ verbraucht werden, wenn sie dort bearbeitet oder verarbeitet werden und als neue Erzeugnisse ins Ausland gehen sollen. Allein eine "Freihafenfunktion" bleibt voll erhalten: die exportorientierten Unternehmen einen günstigen Standort und wirtschaftliche Vergünstigungen zu gewähren.

Export Processing Zone kann demnach folgendermaßen definiert werden:

> Eine Export Processing Zone ist ein von dem übrigen Staatsgebiet in bestimmter Hinsicht zollrechtlich abgetrenntes und privilegiertes Gebiet, meist in oder in der Nähe eines Eingangshafens, das zur Ansiedlung von Industrieunternehmen dienen soll, die unter Verwendung ausländischer Materialien Erzeugnisse für die Ausfuhr herstellen.

4. Der zollrechtliche Status der EPZ ergibt sich aus Art. 13 und 14 des Statuts. In Art. 13 Abs. 1 heißt es:

> "Importzölle und -abgaben sind ausgenommen für Maschinen und Ausrüstungsgegenstände, Rohstoffe und Halbfertigwaren, die Exportunternehmen zu ihrer eigenen Verwendung einführen, vorausgesetzt, daß keine der solcherart eingeführten Waren in das Zollgebiet der Republik China, gleich auf welche Weise, eingehen."

Entsprechend lautet Art. 14:

> "Maschinen und Ausrüstungsgegenstände, Rohstoffe und Halbfertigwaren, die von Exportunternehmen zu ihrer eigenen Verwendung aus dem Zollgebiet der Republik China in eine EPZ gebracht werden, sollen als Ausfuhrwaren angesehen werden. ..."

Auch in mehreren anderen Bestimmungen wird das "Zollgebiet" (customs territory) den EPZ gegenübergestellt, so daß man annehmen möchte, sie seien tatsächlich aus dem Zollgebiet ausgeschlossen. Dem widerspricht jedoch, daß nicht schlechthin alle Güter zollfrei in die EPZ eingeführt werden können, sondern nur Maschinen, Ausrüstungsgegenstände, Rohstoffe und Halbfertigwaren, die für die eigene Verwendung durch Exportunternehmen bestimmt sind. Die Vorschriften lassen offen, was geschehen würde, wenn andere als die genannten Waren in eine EPZ gelangten, ob sie damit etwa zollpflichtig geworden wären. Obwohl der Fall nur theoretische Bedeutung hat, da allein durch den Zoll kon-

trollierte und besonders abgefertigte Waren in eine EPZ eingehen können, muß von dieser Lösung ausgegangen werden, da Art. 13 des Statuts nur bestimmte Warenarten von der Zollpflicht ausnimmt. Damit scheidet schon ein tatsächlicher Ausschluß aus dem Zollgebiet (i.S.d. Gebiets, in dem Zölle entstehen) aus. Das Zollgebiet kann nämlich nicht in mehrere Zollgebiete für die verschiedenen Warentypen (Rohstoffe, Fertigwaren, Ausrüstungsgegenstände usw.) unterteilt werden, sondern es ist einheitlich. Entsprechend ist es nicht möglich, einen umfassenden fiktiven Ausschluß aus dem Zollgebiet anzunehmen. Es bleibt die Lösung, daß das Gebiet der EPZ nur in bestimmter Hinsicht als aus dem Zollgebiet ausgeschlossen gilt, nämlich für die oben genannten Waren, die von Exportunternehmen verwendet werden. Ein derartiger beschränkter Ausschluß ist mittels einer Fiktion durchaus zu erreichen. In Hinblick auf den beschränkten fiktiven Ausschluß ist das Gebiet außerhalb der EPZ dann "Zollgebiet".

Damit unterscheidet sich der zollrechtliche Status der EPZ wesentlich von dem der übrigen bestehenden Freihäfen und Hafenfreizonen, die insgesamt aus dem räumlichen Geltungsbereich des Zollschuldrechts ausgeschlossen sind oder als ausgeschlossen gelten. Ähnlich ist die Lage lediglich bezüglich des Ireland Island Freeport in Bermuda (vgl. S. 325).

II. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen der Export Processing Zones

1. Die Gründung von EPZ, die das Statut dem Grundsatze nach vorsieht, bedarf keines weiteren Aktes der gesetzgebenden Körperschaft. Es genügt vielmehr eine Entscheidung des "Exekutiv Yuan" (der Regierung entsprechend, vgl. zu der besonderen Verfassungsstruktur der Republik China "Précis sur la République de China 1969-70", S. 83 ff., insbesondere S. 96). Das Wirtschaftsministerium muß die Pläne für die Einrichtung einer EPZ, aus denen sich geographische Lage, Grenzen und Nutzung ergeben, dem Exekutiv Yuan zur Genehmigung zuleiten (Art. 1 Statut, Art. 2 DB). Ohne diese Genehmigung kann eine EPZ nicht verwirklicht werden.

Die Aufhebung einer EPZ ist in den oben aufgeführten Rechtsvorschriften nicht geregelt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß sie nur auf dem gleichen Wege erfolgen kann wie die Einrichtung.

2. Die Änderung der Grenzen einer EPZ geschieht gleichfalls durch Entscheidung des Exekutiv Yuan auf Vorschlag des Wirtschaftsministeriums, das die Gründe für die beabsichtigte Erweiterung oder Verkleinerung dartun muß (Art. 2 S. 3 DB).

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Zugelassene Unternehmen

Eine EPZ steht nicht jedermann zur freien Benutzung offen, sondern nur den sogenannten "Exportunternehmen" im Sinne des Statuts. Bevor daher auf die in einer Zone erlaubten Tätigkeiten eingegangen wird, ist der Begriff "Exportunternehmen" zu erläutern.

Nach Art. 3 des Statuts handelt es sich dabei einerseits um Unternehmen, die sich mit der Herstellung, Veredelung oder Zusammensetzung von Exporterzeugnissen beschäftigen, andererseits um solche, die sich mit Lagerung, Transport, Laden oder Entladen, Packen, Reparieren und ähnlichen Tätigkeiten, die für den Produktionsgang oder die Verkaufstätigkeit der Herstellungsbetriebe in der EPZ unerläßlich sind, befassen.

Die Exportunternehmen müssen bei der Verwaltungsorganisation einen Antrag auf Niederlassung in der EPZ stellen, den diese mit einer Stellungnahme zur Entscheidung an das Wirtschaftsministerium weiterleitet. Nach Genehmigung des Antrages stellt die Verwaltungsorganisation eine Erlaubnis zur Einrichtung des betreffenden Unternehmens aus (Art. 11 DB), das die notwendigen Grundflächen auf zehn Jahre (mit Verlängerungsmöglichkeit) mieten kann (Art. 11 Statut).

Folgende Voraussetzungen sind nach Art. 4 des Statuts von einem Exportunternehmen zu erfüllen, damit es zu einer EPZ zugelassen wird:

(a) Die Gründung des Unternehmens muß auf Grund neuer Investierungen erfolgen.

(b) Gründung und Betrieb des Unternehmens dürfen nicht die Tätigkeit bereits bestehender heimischer Industriebetriebe beeinträchtigen, die ebenfalls für den Export arbeiten.

(c) Rohstoffe, Halbfertigwaren oder Fertigwaren dieser Unternehmen müssen leicht zu überprüfen sein.

(d) Die Tätigkeit des Unternehmens darf keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder das Gesundheitswesen mit sich bringen.

Das Hauptbüro eines zugelassenen Exportunternehmens soll sich gemäß Art. 13 DB in der EPZ befinden. Vgl. im übrigen zu den Tätigkeiten eines Exportunternehmens die folgenden Abschnitte.

2. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Da die EPZ nicht als Freihäfen, sondern als Hafenfreizonen konzipiert sind, enthalten die Rechtsvorschriften keine Bestimmungen über den direkten Schiffsverkehr mit ihnen.

b) Für die EPZ, insbesondere für die Hafenfreizone von Kaohsiung bestimmte Waren werden regelmäßig mit Schiffen aus dem Ausland eingeführt (eine andere Möglichkeit bietet nur das Flugzeug). Art. 37 DB sieht für den Transport dieser Waren vom Kai in die EPZ vor:

> "Unmittelbar nach dem Löschen von Waren, die für eine EPZ bestimmt sind, in einem Seehafen ... ist eine Zollerklärung abzugeben, die um Zollbegleitung für die Überführung der Waren nach der EPZ und sich daran anschließende Kontrolle innerhalb der Zone nachsucht."

Die Waren selbst müssen von besonderen "Importmanifesten" begleitet sein, die den Zollbehörden zu übergeben sind. Der Zoll überwacht das Löschen der Waren in registrierte Fahrzeuge und versiegelt diese. Bei Ankunft in der EPZ kontrollieren die dort eingesetzten Zollbeamten die Unversehrtheit des Siegels und lassen die Waren in besondere Gebäude entladen. Die Exportunternehmen, für die die Waren bestimmt sind, beantragen die zollamtliche Abfertigung der Waren zum "Eingang in eine EPZ", indem sie einen entsprechenden schriftlichen Antrag mit der Einfuhrgenehmigung, Ladungsliste, Packliste und Handelsrechnung einreichen. Nach Überprüfung der Dokumente werden die Waren registriert, mit einer Nummer versehen und den Empfängern freigegeben (Art. 25, 26 der Vorschriften über den Geschäftsbetrieb). In jedem Fall ist eine Einfuhrgenehmigung erforderlich, die die Verwaltungsorganisation der EPZ ausstellt (vgl. Art. 17 Statut).

Kommen die Waren in einem Hafen an, der nicht in der Nähe der EPZ liegt, ist das normale Durchfuhrverfahren (transshipment) zu beachten (Art. 28 der Vorschriften über den Geschäftsbetrieb).

Sämtliche Waren und Güter, die aus dem Zollgebiet der Republik China in eine EPZ eingehen, gleich welchen Ursprungs, werden als Exporte behandelt, d.h. sie sind für die Ausfuhr abzufertigen. Sie bedürfen einer Genehmigung der Verwaltungsorganisation und werden beim Eingang in die Zone vom Zoll darauf kontrolliert, ob sie mit dieser übereinstimmen (Art. 33 DB, 27 Vorschriften über den Geschäftsbetrieb).

Erzeugnisse einer EPZ, die in das Ausland ausgeführt werden sollen, bedürfen einer Ausfuhrgenehmigung der Verwaltungsorganisation. Diese ist zusammen mit einem besonderen Ausfuhrmanifest und dem Antrag auf "Ausfuhr aus einer EPZ" dem Zoll zu übergeben, der den Transport der Waren zum Hafen und

ihre Verladung entsprechend dem Verfahren bei der Einfuhr überwacht. Wird nicht der der EPZ benachbarte Hafen in Anspruch genommen, so ist ebenfalls wie bei der Einfuhr das "transshipment"-Verfahren zu beachten (Art. 39 ff. DB, Art. 30, 31 der Vorschriften über den Geschäftsbetrieb).

Grundsätzlich dürfen keine Erzeugnisse einer EPZ in das Inland eingehen. Dies gilt nur dann nicht, wenn die betreffenden Erzeugnisse nicht innerhalb des Zollgebiets hergestellt werden können, ihre Einfuhr notwendig und von der für Devisen- und Außenhandel zuständigen Behörde genehmigt worden ist (Art. 5 Statut). Es ist ein besonderer Zollantrag auf "Ausfuhr von Waren aus einer EPZ" zu stellen, wonach die Waren wie entsprechende ausländische Einfuhrwaren zu behandeln und die üblichen Einfuhrzölle und -abgaben zu entrichten sind (Art. 32 Vorschriften über den Geschäftsbetrieb).

c) Die Lagerung von Rohstoffen, Halbfertigwaren und Fertigwaren ist nur insoweit erlaubt, als sie mit Ausfuhrgeschäften von Exportunternehmen (vgl. III. 1.) zusammenhängt. Da sich diese Geschäfte immer auf die Ausfuhr von Erzeugnissen der EPZ beziehen, ist die bloße Lagerung von Waren für die Wiederausfuhr oder Einfuhr in das Inland ohne Veredelung nicht zulässig. Das bedeutet eine erhebliche Einschränkung der üblichen Privilegien von Freihäfen und Hafenfreizonen.

Im übrigen unterliegt die Lagerung keiner zeitlichen Beschränkung (Art. 16 Abs. 2 S. 1 Statut).

3. Handel und Transport

a) Ohne Beschränkung zulässig ist allein der Verkauf von Erzeugnissen einer EPZ für die Ausfuhr. Es ist weder ihr Verkauf für den inländischen Markt noch die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe von Erzeugnissen, Mustern oder Rohstoffen an die Beschäftigten eines Exportunternehmens, sonstige in der EPZ tätige Personen oder Besucher innerhalb des Bereichs einer EPZ gestattet (Art. 44 Vorschriften über den Geschäftsbetrieb).

Die Ausstellung von Waren ist möglich (Art. 16 Statut).

Für den Verkehr mit Devisen, die zur Finanzierung der geschäftlichen Tätigkeit eines Exportunternehmens benötigt werden, gelten besondere "Vorschriften über die Kontrolle von Devisen- und Außenhandel in den EPZ" vom 31. Juli 1965 [1] und die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen.

1) Laws and Regulations, S. 49 ff.

b) Der Transport von Waren im Innern der EPZ ist keinen Beschränkungen unterworfen.

4. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Im Grundsatz sind sämtliche Behandlungen und Veredelungen von Waren zugelassen, sofern sie im Zusammenhang mit Exportgeschäften vorgenommen werden. Wie sich aus der Zweckbestimmung der EPZ (vgl. I. 3. und III. 1.) ergibt, sollen diese Tätigkeiten regelmäßig in Industriebetrieben ausgeübt werden. Daneben sind lediglich Behandlungen und Bearbeitungen in den für das Herstellungsverfahren notwendigen Hilfsbetrieben (vgl. III. 1.) möglich.

Dennoch wird, wie schon erwähnt, nicht jedes Unternehmen, das Exportgüter herstellt, zu den EPZ zugelassen. Vielmehr ist eine Genehmigung des Wirtschaftsministeriums erforderlich, bevor die Verwaltungsorganisation die Einrichtung des betreffenden Betriebes gestattet. Die Industriezweige, die sich in einer EPZ niederlassen dürfen, sowie ihre Vorrangigkeit werden gemeinschaftlich von dem Wirtschaftsministerium, dem Finanzministerium und der Kommission für Devisen und Außenhandel des Exekutiv Yuan festgesetzt. Diese Liste bedarf der Billigung durch den Exekutiv Yuan (Art. 4 Abs. 2 Statut). Für die EPZ von Kaohsiung sind folgende Industriezweige in die erste Rangstufe der Liste aufgenommen worden:

(1) Präzisionsmaschinen und -geräte
(2) Elektronische Erzeugnisse
(3) Optische Erzeugnisse
(4) Metallerzeugnisse
(5) Kunststofferzeugnisse
(6) Maschinen
(7) Möbel

Erst danach sind Industrien, die Elektrogeräte, Gummierzeugnisse, chemische Erzeugnisse, Druckerzeugnisse, Lederwaren usw. herstellen, zu berücksichtigen, und in der dritten Rangstufe bilden sich Textilbetriebe mit Ausnahme solcher, die Baumwolle verarbeiten.

Es können auf Antrag auch weitere Industriezweige zugelassen werden, und zwar arbeitsintensive Unternehmen, die die Auslandsmärkte beliefern und ihre Rohstoffe aus dem Ausland beziehen. Diese sind vom Wirtschaftsministerium, Finanzministerium und der Kommission für Devisen- und Außenhandel gemeinsam zu genehmigen und werden in die erste Rangstufe aufgenommen.

Überhaupt sind für die Ansiedlung in den EPZ sogenannte "arbeitsintensive" Industrien, also solche, die möglichst viele menschliche Arbeitskräfte benötigen,

bevorzugt, da Taiwan einen großen Überschuß an Arbeitskräften besitzt und dringend neue Arbeitsplätze benötigt.

Die Exportunternehmen brauchen nicht unbedingt auf eigene Rechnung zu arbeiten. Die Herstellung von Erzeugnissen in einer EPZ kann auch im Auftrage eines ausländischen Käufers, der die Rohstoffe liefert, geschehen. Die Bezahlung für den Arbeitsvorgang hat in einem solchen Fall in Devisen oder Rohstoffen zu erfolgen. Die zugrunde liegenden Verträge bedürfen der Genehmigung durch die Verwaltungsorganisation.

5. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Wie sich aus dem Wortlaut von Art. 13 Abs. 1 Statut ergibt, steht der Verwendung ausländischer unverzollter Waren (Maschinen, Betriebsstoffe) nichts entgegen (vgl. den unter I. 4. zitierten Art. 13 Abs. 1).

6. Besondere Vergünstigungen

Während die meisten Steuern auch in EPZ erhoben werden, so gelten doch verschiedene steuerliche Vergünstigungen. Unter anderem sind Rohstoffe und Halbfertigwaren von der "commodity tax", einer Art Verbrauchssteuer, ausgenommen (Art. 13 Abs. 2 Statut). Ferner wird die sogenannte Unternehmenssteuer und der Verteidigungszuschlag nicht erhoben.

Im übrigen gelten die gleichen Steuervorschriften wie im Inneren Taiwans, auch was etwaige Befreiungen anbetrifft.

7. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Export Processing Zones

Auch in den chinesischen EPZ ist das Wohnen - mit der Ausnahme des Bewachungspersonals und diensttuenden Angestellten der Verwaltungsorganisation - sowie der Kleinhandel verboten.

Weitaus wichtiger ist die Beschränkung der gesamten Tätigkeit in den EPZ auf die Herstellung und den Verkauf von Erzeugnissen für die Ausfuhr und das grundsätzliche Verbot, solche Erzeugnisse auf den heimischen Markt zu bringen.

Sämtliche Exportunternehmen haben über den Eingang und Ausgang von Waren nach Maßgabe des Art. 16 Statut genau Buch zu führen. Menge und Wert der Waren sind anzugeben. Diese Bücher können jederzeit durch die Verwaltungsorganisation und die Zollbehörden überprüft werden.

Irgendwelche Unstimmigkeiten zwischen Buchbestand und tatsächlichem Warenbestand sind der Verwaltungsorganisation zu melden. Diese führt gemeinsam mit dem Zoll eine Untersuchung durch und veranlaßt die Streichung eines eventuellen buchmäßigen Überschusses, sofern ein annehmbarer Grund für die Differenz gegeben wird (Art. 16 Statut).

Personen und Fahrzeuge, die in eine EPZ hineingehen oder aus ihr herausgehen, sind der Kontrolle durch den Zoll und Wachen der Verwaltungsorganisation unterworfen (Art. 18 Abs. 3 Statut).

IV. Die Verwaltung der Export Processing Zones

1. Zollrechtliche Verwaltung

Die Zollverwaltung innerhalb der EPZ wird von einem besonderen Zollamt wahrgenommen, das die allgemeine Zollverwaltung in ihr einrichten muß. Nach Art. 9 des Statuts steht dieses Zollamt unter der Leitung und Aufsicht der Verwaltungsorganisation der EPZ.

Zu den Aufgaben des Zollamtes heißt es in Art. 10 DB:

> "Die Zollkontrolle von Gütern, die von Exportunternehmen in die Republik China eingeführt oder aus ihr ausgeführt werden, wird ausschließlich von dem Zollamt der EPZ ausgeführt, ohne Berücksichtigung des jeweiligen Eingangs- oder Ausgangshafens bzw. -flughafens."

Im übrigen ergeben sich die Aufgaben der Zollbehörden aus den vorangegangenen Abschnitten.

Die übrige hoheitliche Verwaltung steht gleichfalls unter der Aufsicht der allgemeinen Verwaltungsorganisation, die sogar einen eigenen Polizeiapparat unterhält.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Für die Verwaltung jeder EPZ ist eine gesonderte Regierungsbehörde zu gründen, die unmittelbar dem Wirtschaftsministerium unterstellt ist ("Export Processing Zone Administration"). Die Liegenschaften in der EPZ stehen im Eigentum des Staates, nicht etwa der Verwaltungsbehörde, die keine eigene Rechtsfähigkeit besitzt und nur die tatsächliche Verwaltung ausübt.

Die Verwaltungsbehörde ist nach Art. 8 des Statuts u. a. befugt, in folgenden Punkten Entscheidungen zu treffen und Maßnahmen zu ergreifen:

(a) Verwaltungsmäßige Ordnung der Exportveredelungstätigkeit
(b) Planung, Bau und Verwaltung aller notwendigen Anlagen und Einrichtungen in der Zone
(c) Verwaltung der Einkünfte aus dem Staatseigentum
(d) Gründung und Registrierung von auf Gewinnerzielung gerichteten Unternehmen, Erteilung von Baugenehmigungen und Bauaufsicht
(e) Überwachung der Betriebsanlagen und Arbeitsbedingungen
(f) Kontrolle des Devisenverkehrs und Außenhandels
(g) Ergreifen von Maßnahmen zur Verhinderung des Schmuggels
(h) Anbieten von Dienstleistungen für in der EPZ angesiedelte Unternehmen

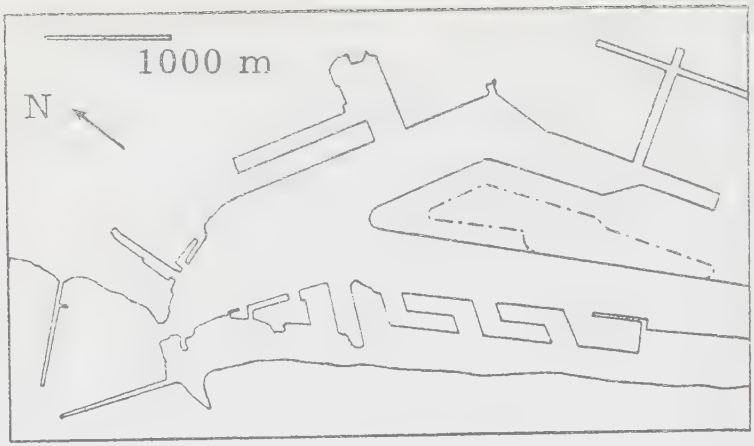
Zu dem letzten Punkt heißt es in Art. 4 der DB, daß die Verwaltungsbehörde selbst die Lagerung, den Transport, das Beladen und Entladen und Packen von Waren sowie Reparaturen vornehmen kann, obwohl dies an sich durch "Exportunternehmen" (Hilfsbetriebe) geschehen soll.

Neben dem so allgemein umschriebenen Aufgabenkreis der EPZ Administration hat ihr Direktor auch die Leitung und Aufsicht über die Zweigstellen verschiedener anderer staatlicher Behörden, die in der EPZ bestehen: Finanzamt, Zollamt, Post- und Telegraphendienst (Art. 9 Statut), ferner Arbeitsamt, Bank von Taiwan, Elektrizitäts- und Wasserwerk. [1)]

An der Spitze der EPZ Administration steht der Direktor, der auch die Aufsicht über die Zweigstellen der oben genannten staatlichen Behörden hat, und sein Stellvertreter. Insgesamt gibt es in Kaohsiung zehn Abteilungen: Investitionsberatung, Devisen, Verwaltung (dazu zählt auch der Betrieb eines Lager- und Transportzentrums), Allgemeines (u.a. Gesundheitsdienst und Polizei), Technischer Dienst, Forschung, Public Relations, Rechnungswesen, Personal und Sicherheit. [2)]

---

1) Vgl. "3 Years after the Establishment of Kaohsiung Export Processing Zone", S. 14/15.
2) Vgl. "3 Years after ..." aaO.



Hafenfreizone KAOHSIUNG (Taiwan)

Fläche 688.500 m^2

ABSCHNITT 18
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Afrika

In Afrika ist die Einrichtung des Freihafens oder der Hafenfreizone nicht sehr verbreitet, mit Ausnahme der nordafrikanischen (arabischen) Staaten.

Sowohl Ägypten (VAR) als auch Libyen, Tunesien und Marokko haben in ihren Gesetzen die Schaffung von Freizonen vorgesehen, allerdings nicht Algerien.

Schon auf Grund des Dekretgesetzes Nr. 306 von 1952 [1] konnten in Ägypten Freizonen eingerichtet werden. Von der Möglichkeit wurde jedoch kein Gebrauch gemacht, obwohl 1956 verlautete, der Hafen von Port Said solle eine Freizone erhalten. [2] Das Zollgesetz von 1963 [3] hob das Dekretgesetz von 1952 auf, da es die allgemeinen Bestimmungen über Freizonen in Kapitel IV Abschnitt 4 (Art. 86 ff.) selbst enthielt. Danach waren Freizonen insbesondere für die Häfen der Republik vorgesehen. Nach Pressemeldungen soll schließlich eine Freizone im Hafen von Port Said durch Dekret vom 28. August 1966 gegründet worden sein. [4] Es ist jedoch nicht sicher, ob sie ihren Betrieb aufgenommen hat.

In Libyen wird die Einrichtung von Freizonen "in allen libyschen Häfen oder den daran angrenzenden Gebieten" durch das Gesetz Nr. 10/1959 vom 30. März 1959 [5] ermöglicht. Die Vorschriften entsprechen nahezu wörtlich den ägyptischen. Durch Verordnung vom 1. Januar 1962 [6] wurde eine derartige Freizone für den Hafen von Tripolis beschlossen. 1964 soll sie auf einer Fläche von 47.000 m^2 ihren Betrieb aufgenommen haben; [7] diesbezügliche Meldungen scheinen allerdings nicht richtig zu sein. [8]

---

1) Siehe DHA 1955, S. 1503.
2) Vgl. Norwegian Shipping News 1956, S. 1190.
3) Dekretgesetz Nr. 66 vom 13.6.1963; deutsche Übersetzung DHA 1964, S. 2593.
4) Vgl. Svensk Sjövarts Tidning 1966, S. 2403 und Shipping & Port Review (Calcutta), March-April 1967, S. 16.
5) Deutsche Übersetzung DHA 1960, S. 3194.
6) DHA 1964, S. 284.
7) Vgl. Internationale Transport-Zeitschrift 1963, S. 4087.
8) Auf Anfrage des Verfassers teilte das Ministry of Communications, Ports and Lights Department in Tripolis am 10. Oktober 1969 mit, es gebe in Libyen keine Freihäfen. Eine Auskunft der Deutschen Botschaft in Tripolis vom 5. April 1971 bestätigte, daß die oben genannten Gesetze bzw. Verordnungen sowie eine Verordnung des Finanzministers über die interne Ordnung der Freizone von Tripolis erlassen worden sind, erklärte im übri-

Tunesien hat auf Grund des Art. 194 des Zollgesetzes [1] die Gründung von "zones franches maritimes" in seinen Seehäfen vorgesehen. Gegenwärtig bestehen jedoch keine tunesischen Freizonen, und es ist auch nicht in absehbarer Zeit mit ihrer Einrichtung zu rechnen. [2]

In Marokko besteht ein Freihafengebiet in Tanger, das Ende 1961 gegründet worden ist. Die Stadt Tanger mitsamt dem sie umgebenden Gebiet war bis 1956 ein international verwaltetes Gebiet (Tanger-Statut von 1923) und galt als Steuer- und Devisenparadies. Auch nach seiner vollständigen Integration in das Königreich Marokko durch die "Deklaration von Fedala" (29. Oktober 1956) behielt es zunächst seine privilegierte Stellung. Ein königlicher Erlaß vom 30. August 1957 bestätigte den besonderen wirtschaftlichen und finanziellen Status Tangers als freier Geldmarkt, der jedoch mit vorheriger Ankündigung aufgehoben werden konnte. Dies geschah mit Wirkung zum 1. Januar 1960. Für Tanger war damit ein starker wirtschaftlicher Rückgang verbunden. Diesem Rückgang sollte u.a. mit der neuen Freizone begegnet werden, die durch den Dahir Nr. 1-61-426 vom 30. Dezember 1961 [3] beschlossen wurde. Ihr Betrieb wurde erst am 20. Juli 1967 aufgenommen.

Weitere afrikanische Freihäfen finden sich lediglich in Liberia (Monrovia) und Togo (Lomé). Beide sind von ihrer Aufgabenstellung her typische Beispiele des oben charakterisierten "Entwicklungsfreihafens" und sind im übrigen insofern hervorzuheben, als jeweils der gesamte Hafen Freihafen ist.

Der Hafen der Hauptstadt von Liberia, Monrovia, wurde mit amerikanischem Kapital im Rahmen eines Lend-Lease Abkommens gebaut. Die Arbeiten begannen im Mai 1944, und der Hafen konnte am 26. Juli 1948 offiziell eröffnet werden. Er war von seiner Gründung an Freihafen. Unter anderem sollte er Umladezentrum für den westafrikanischen Raum werden und zur wirtschaftlichen Entwicklung Liberias und der umliegenden Länder beitragen. [4] Die Verwaltung des Freihafens von Monrovia war bis vor kurzem ausschließlich in den Händen amerikanischer Unternehmen (vgl. dazu unten S. 286). Nachdem der Verkehr in

---

Fortsetzung der Fußn. 8) von S. 269:

gen jedoch ausdrücklich, daß diese Rechtsvorschriften aus einem nicht feststellbaren Grunde bisher nicht ausgeführt seien, so daß es in Libyen bis heute keine Freihäfen oder Freizonen gebe.

1) Dekret vom 29.12.1955, deutsche Übersetzung DHA 1965, S. 2853.
2) Auskunft der Deutschen Botschaft in Tunis vom 8. März 1971.
3) Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2566 vom 30. Dezember 1961, S. 1914.
4) Vgl. The Freeport of Monrovia in: Ports and Harbors, Dezember 1957, S. 24 und 28.

den ersten Jahren nur gering war, ist seit 1957 ein starker Aufschwung zu verzeichnen. Seit diesem Jahr ist Monrovia ein bedeutender Exporthafen für Eisenerze, für deren Verladung eigene Anlagen mehrerer Bergbaugesellschaften zur Verfügung stehen. [1]

Der Freihafen von Lomé, der Hauptstadt von Togo, wurde am 26. April 1968 offiziell seiner Bestimmung übergeben. Er ist von vornherein als Freihafen konzipiert worden und umfaßt den gesamten Hafen, der in den Jahren 1964 - 1967 mit deutscher Kapitalhilfe erbaut wurde (Vorarbeiten und Planungen gingen bis 1959 zurück). Zuvor konnten Seeschiffe nur auf Reede ankern und mußten mit Hilfe von Leichtern gelöscht und beladen werden. Seit 1965 waren deutsche Fachleute damit betraut, Verwaltungs- und Betriebsorganisation des neuen Hafens zu entwickeln. Nach Fertigstellung der Hafenbauten übernahmen diese auch die Leitung des Betriebes. Die zollrechtlichen Bestimmungen für den Freihafen wurden zusammen mit den togolesischen Behörden von einem deutschen Experten ausgearbeitet, der 1967 vom Bundesfinanzministerium nach Lomé entsandt worden war. [2]

In neuester Zeit sind Pläne bekannt geworden, eine Industriefreizone im Hafen von Dakar (Senegal) einzurichten. Die deutsche und die französische Regierung sollen um Mithilfe bei diesem Projekt gebeten worden sein.

---

1) Vgl. Monrovia Freeport - History and Development in: Journal of Commerce & Industry (Monrovia), Juni 1969, S. 6 ff.

2) Vgl. zur Geschichte des Freihafens von Lomé "Le Port de Lomé", S. 6 ff.

ABSCHNITT 19

Marokko

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Das einzige in Marokko bestehende freie Hafengebiet, der Freihafen von Tanger, wird als "Zone franche du Port de Tanger", also als "Freizone des Hafens von Tanger", bezeichnet.

2. Die folgenden Vorschriften bilden die rechtliche Grundlage für die Freizone des Hafens von Tanger:

(1) Dahir Nr. 1-61-426 vom 30. Dezember 1961 (22. rejeb 1381), die Einrichtung einer Freizone im Hafen von Tanger betreffend
(Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2566 vom 30. Dezember 1961, S. 1914).

Neben der Anordnung zur Einrichtung der Freizone betrifft der Erlaß in erster Linie ihren zoll- und steuerrechtlichen Status, Art. 6 bis 14.

(2) Verordnung (Décret) Nr. 2-61-709 vom 30. Dezember 1961 zur Ausführung des Dahir Nr. 1-61-426
(Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2566 vom 30. Dezember 1961, S. 1915).

Die Verordnung setzt die Grenzen der Freizone fest und bestimmt die Tätigkeiten, die an in der Zone eingelagerten Waren vorgenommen werden können.

(3) Verordnung Nr. 2-65-023 vom 11. Februar 1965 (9. chaoual 1384) zur Abänderung des Ausführungsdekrets Nr. 2-61-709
(Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2732 vom 10. März 1965, S. 266).

Durch die Verordnung werden u.a. die Grenzen der Freizone geändert.

(4) Königliche Verordnung (Décret royal) Nr. 258-65 vom 4. August 1965 (6. rebia II 1385) bezüglich der Abwicklung von Geschäften in der Freizone
(Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2754 vom 11. August 1965, S. 1024).

Die Vorschrift enthält vor allen Dingen Bestimmungen über den Devisenverkehr.

(5) Gemeinsame Entscheidung (Arrêté conjoint) des Finanzministers und des Ministers für öffentliche Arbeiten und Verbindungswege Nr. 705-65 vom 8. November 1965 zur Genehmigung der inneren Ordnung der Freizone des Hafens von Tanger
(Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2771 vom 8. Dezember 1965, S. 1666).

(6) Innere Ordnung der Freizone des Hafens von Tanger (Règlement intérieur de la Zone Franche du Port de Tanger)
(Bulletin Officiel Teil 1, Nr. 2771 vom 8. Dezember 1965, S. 1666 ff.).

Sie enthält Definitionen, Bestimmungen über Dauer und Bedingungen der Niederlassung in der Freizone, über die in der Freizone zugelassenen Waren, über die Ankunft von Waren für die Freizone und die Formalitäten bei ihrem Eingang, über den Aufenthalt von Waren in der Freizone und ihren Ausgang, allgemeine Vorschriften über Bewirtschaftung, Öffnungszeiten, Transporte in der Freizone, Rechte der Betriebsgesellschaft, Verbote sowie über den Personen- und Wagenverkehr von und nach der Freizone.

3. "Zone franche" wird von Artikel I des Règlement intérieur folgendermaßen umschrieben:

"... der Teil der Kaianlagen und sonstigen Einrichtungen des Hafens Tanger, der von einer Einfriedigung umgeben ist und vom Staat zur Nutzung als Freizone vorgesehen ist".

Demzufolge ist die Freizone des Hafens von Tanger als Freihafen im Sinne dieser Untersuchung konzipiert.

4. Artikel I des Règlement intérieur erläutert weiter den zollrechtlichen Status der Freizone. Danach gehört sie nicht zum marokkanischen Zollgebiet, das aus dem Territorium des Königreichs Marokko mit Ausnahme der Freizone besteht.

Auf Grund dieses Status sind ausländische Waren bei ihrem Eingang in die Freizone, dem Verbleib darin und ihrem Ausgang zum Zwecke des Wiederexports von allen Zöllen, Steuern oder Nachsteuern befreit, mit denen Einfuhr, Verbreitung, Verbrauch, Herstellung und Ausfuhr von Waren belastet sind (Art. 9 des Dahir). Eingang und Ausgang von Waren sind gleichfalls nicht den gesetzlichen Vorschriften über Außenhandel oder Devisen- und Goldhandel unterworfen (Art. 8 des Dahir).

Entsprechendes gilt für inländische Waren; werden sie in die Freizone gebracht, so "ist ihr Ausgang aus dem Zollgebiet der Ausfuhr vergleichbar", insbesondere im Hinblick auf Zollager, Zollgutverwendung, Drawback, Befreiung vom Abgabensystem, Anwendung der Zölle und Steuern, Ausfuhrverbote, Kontrollvorschriften für den Außenhandel, Devisen- und Goldhandel (Art. 11 des Dahir). Aus diesem Grunde schreibt Art. 12 des Dahir auch vor, daß Waren jeder Herkunft bei Eintritt aus der Freizone in das marokkanische Zollgebiet wie direkt

aus dem Ausland kommende Waren zu behandeln sind.

Den oben aufgeführten Rechtsvorschriften läßt sich weiter entnehmen, daß den Zollbehörden innerhalb der Freizone keine Kontroll-, Überwachungs- oder sonstige Befugnisse zustehen. In Artikel IX-2 des Règlement intérieur heißt es dazu:

> "Vom Standpunkt des Zollrechts stellt der Eintritt in die Freizone das Verlassen des Königreichs Marokko und das Verlassen der Freizone den Eintritt in das Königreich Marokko dar."

Die Freizone des Hafens von Tanger ist somit weder dem marokkanischen Zoll- und Steuerrecht noch irgendwelchen Vorschriften über den Außenhandel und den Devisen- und Goldverkehr unterworfen. Das bedeutet dennoch keine unbeschränkte Freiheit, sondern die alleinige Geltung der nur für die Freizone erlassenen Vorschriften, soweit die oben erwähnten Rechtsgebiete betroffen sind. Im übrigen gelten die allgemeinen marokkanischen Gesetze und Verordnungen (z. B. gesundheitsrechtlicher Art).

Trotz der Befreiung von allen Zollvorschriften kann die Freizone von Tanger nicht als "Zollausland" im eigentlichen Sinne angesehen werden. Zwar ist sie faktisch dem Zollausland gleich, doch steht sie nicht außerhalb der hoheitlichen Befugnisse Marokkos in Hinsicht auf das Zoll- und Steuerwesen. Vielmehr erfreut sich die Freizone auf Grund dieser hoheitlichen Befugnisse der geschilderten weitgehenden Freiheiten, die aber durch die zuständigen marokkanischen Organe wieder eingeschränkt werden können. Es handelt sich also um eine freiwillige Beschränkung der Ausübung der Zollhoheit, wie in den deutschen Freihäfen, allerdings umfassender. Da es sich um eine freiwillige Beschränkung handelt, konnten die Waren in der Freizone auch auf Grund besonderer Anordnung (Art. 13 des Dahir) einem Zins unterworfen werden (von 5 % des Warenwertes), der inzwischen jedoch fortgefallen ist.

Der zollrechtliche Status der Freizone zwischen Zollgebiet und Zollausland ergibt sich auch aus Artikel I des Règlement intérieur: danach gehört die Freizone nicht zum "Ausland". "Ausland" ist aber im Sinne von "Zollausland" zu verstehen, da es im folgenden als aus allen Gebieten außer dem Königreich Marokko und dem Gebiet der Freizone von Tanger bestehend umschrieben wird. Diese Erläuterung wäre überflüssig, wenn lediglich das politische Ausland gemeint wäre, denn an der politischen Zugehörigkeit der Freizone Tanger zu Marokko können keine Zweifel bestehen.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Allgemeine Vorschriften über die Einrichtung und Aufhebung von freien Hafengebieten sind in den marokkanischen Gesetzen und Verordnungen nicht enthalten. In Verbindung mit der Einrichtung der Freizone im Hafen von Tanger ist anzunehmen, daß auch in anderen Häfen entsprechende Zonen gegründet werden können. Wie im Falle Tangers bedarf es dazu eines Erlasses des Königs (Dahir). Die Aufhebung kann nur auf dem gleichen Wege erfolgen.

2. Die Festsetzung der Grenzen der Freizone von Tanger - auch deren Änderung - geschieht durch Verordnung (Décret), vgl. Art. 1 des Dahir. Entsprechendes wird für etwaige weitere Zonen gelten.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen [1]

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Weder der Schiffsverkehr in dem Hafen der Freizone noch der Umschlag von Waren unterliegen irgendwelchen zollrechtlichen Beschränkungen oder Formalitäten.

In dem Règlement intérieur sind jedoch für Schiffe und Waren gewisse Formalitäten vorgeschrieben, die der Betriebsgesellschaft der Freizone ("gérant") gegenüber zu erfüllen sind. So haben aus dem Ausland eingehende Schiffe dieser eine Kopie oder einen Auszug des Ladungsmanifestes zu übergeben (IV-7 des Règlement intérieur). Im übrigen gelten für die Schiffe die allgemeinen Vorschriften über Lotsendienste und -gebühren, Schlepper- und Hafenbenutzungsgebühren.

b) Für einzuführende Waren hat der "operateur" (das ist die Person, die die Handelstätigkeit in bezug auf die Waren ausübt und zur Ausführung dieser Tätigkeit in der Freizone von der Betriebsgesellschaft ermächtigt ist) eine Anmeldung abzugeben, die u. a. Angaben über Art, Wert und Menge der Waren sowie darüber, ob diese in Lagerhäusern der Betriebsgesellschaft oder solchen des "operateur" eingelagert werden sollen, enthalten muß (Art. V-1, V-4 des Règlement intérieur).

Werden die für die Freizone bestimmten Waren nicht innerhalb ihres Gebietes

1) Vgl. dazu Zone franche du port de Tanger, in: Moniteur Officiel du Commerce International, Nr. 514 vom 8. Januar 1966, S. 159.

aus Schiffen gelöscht, sondern im Zollhafen von Tanger, so werden sie von der Betriebsgesellschaft des Zollhafens ("exploitant du port") unter Zollbewachung bis zum Eingangstor der Freizone befördert und dort von dem "gérieur" übernommen. Entsprechendes gilt für die Ankunft von Gütern auf dem Land- oder Luftwege.

Da nicht schlechthin alle Waren zur Aufnahme in die Freizone zugelassen sind - ausgenommen sind z.B. Waren aus verseuchten Ländern nach Vorschrift der Gesundheitspolizei, Rauschgift, Waffen und Munition (Art. III-2 des Règlement intérieur) - hat die Betriebsgesellschaft das Recht, Packstücke bei ihrem Eingang auf solche verbotenen Waren hin zu untersuchen (Art. V-8 des Règlement intérieur). Bei der Ausfuhr von Waren aus der Freizone ist der Betriebsgesellschaft gleichfalls eine Anmeldung abzugeben.

c) Die Waren können - wie schon bemerkt - in Lagerhäusern der Betriebsgesellschaft oder in privaten Lagerhäusern, die gemietet bzw. auf gemieteten Grundstücken [1] eingerichtet worden sind, eingelagert werden. In jedem Fall ist eine entsprechende Eintragung in dem Warenbewegungsverzeichnis (registre de mouvements) vorzunehmen (Art. V-A-4, V-B-5 des Règlement intérieur). Bei Einlagerung in einem ihrer Lagerhäuser stellt die Betriebsgesellschaft eine Empfangsbestätigung (bulletin d'entrée) aus (Art. V-A-3).

Die zulässige Lagerungsdauer in der Freizone Tanger beträgt nur zwei Jahre (im allgemeinen ist sie in den freien Hafengebieten anderer Länder unbeschränkt), vgl. Art. 4 des Décret Nr. 2-61-709 sowie Art. VI-1 des Règlement intérieur. Wird diese Frist überschritten, so kann die Betriebsgesellschaft die gerichtliche Genehmigung zum Verkauf der Waren einholen.

Für die Auslagerung gilt Entsprechendes.

Eine Zollabfertigung ist nicht erforderlich, mit Ausnahme natürlich solcher Waren, die die Grenzen zum Zollgebiet überschreiten. In dem zuletzt genann-

---

1) Bei einem Mietgesuch sind Verfahren und besondere Bedingungen des Artikels II des Règlement intérieur zu beachten. Unter anderem sind anzugeben: Größe der benötigten Fläche, Art der Tätigkeit, die auf dem gemieteten Grundstück vorgenommen werden soll, Art und Größe der geplanten Baulichkeiten, Mietzeit usw.. Über das Gesuch entscheidet eine Kommission unter Vorsitz des Provinzial-Gouverneurs, die sich aus Vertretern des Finanz-, Handels- und Industrieministeriums, des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und der Betriebsgesellschaft der Freizone zusammensetzt (Art. II-3 des Règlement intérieur).

ten Fall muß die Warenanmeldung von der Importerlaubnis begleitet sein.

2. Handel und Transport

a) Dem Handel jeder Art wird in der Freizone des Hafens von Tanger große Bedeutung beigemessen. So werden Rahmen und Umfang der Geschäfte in einem besonderen Königlichen Dekret geregelt. Der Grund für die besondere Betonung dieser Geschäfte wird darin liegen, daß Tanger mittels der Freizone die Möglichkeit gegeben sein soll, seine frühere Bedeutung als internationaler Handels- und vor allen Dingen Finanzplatz wenigstens teilweise wiederzugewinnen.

So heißt es in Art. 1 des Königlichen Dekrets Nr. 136-65 vom 4. August 1965:

> "Die Handels- und internationalen Maklergeschäfte, die in der Freizone des Hafens von Tanger abgewickelt werden, mit oder ohne Durchgang von Waren durch die genannte Zone, erfreuen sich einer völligen Freiheit, unabhängig von Nationalität und Wohnort des sie Durchführenden.
>
> Sie sind weder zollrechtlichen, noch steuerrechtlichen oder devisenrechtlichen Bindungen unterworfen." [1]

Auf Grund der weiteren Bestimmungen dieses Dekrets können marokkanische Staatsangehörige und juristische Personen mit Sitz in Marokko bei den Banken in Tanger oder in der Freizone besondere Devisenkonten (Compte tangerois en devises) zur Abwicklung der im zitierten Artikel genannten Geschäfte einrichten. Der Inhaber eines solchen Devisenkontos kann es jederzeit schließen und den Saldo in das Ausland transferieren, unter der einzigen Bedingung, daß er dies zuvor anzeigt. Die Banken sind angewiesen zu überprüfen, ob die Devisengeschäfte, die sie im Auftrage ihrer Kunden durchführen, auch tatsächlich mit internationalen Handels- und Maklergeschäften zusammenhängen (Art. 2 bis 5).

Auch Ausländer und Unternehmen mit Sitz im Ausland können derartige Devisenkonten anlegen und frei über sie verfügen (Art. 6 des Décret royal Nr. 136-65).

Im Gegensatz zu den internationalen Geschäften, die sich vollständiger Freiheit erfreuen (allerdings sind Verkäufe von der Freizone eingelagerten Waren innerhalb von 48 Stunden der Betriebsgesellschaft anzuzeigen, Art. II-11 des Règlement intérieur), ist der Kleinhandel im Innern der Freizone des Hafens von Tanger untersagt (Art. 2 Abs. 1 des Dahir, Art. VIII-4 des Règlement intérieur). Ausdrücklich wird jedoch bestimmt, daß die Verkäufe von Ausrü-

---

1) Hervorhebungen vom Verfasser.

stungsgegenständen jeder Art, Lebensmitteln, Brennstoffen, Schmiermitteln usw. zum Gebrauch und Verbrauch auf Schiffen, die im Hafen oder auf der Reede von Tanger liegen, nicht unter den Begriff "Kleinhandel" fallen, gleich in welcher Menge sie erfolgen.

b) Zollrechtliche Beschränkungen für die Beförderung von Waren innerhalb der Freizone bestehen nicht, doch sind die Transporte auf Grund des Règlement intérieur der Betriebsgesellschaft vorbehalten, wenn die Waren im Hafen der Freizone oder im Zollhafen ankommen oder von dort versandt werden sollen. [1]

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

a) Die Waren dürfen während der Lagerung grundsätzlich behandelt werden. Zugelassen sind folgende Behandlungen: Auslesen, Mischen, Sortieren, Sieben, Teilen, Wechseln der Verpackung, Erhaltung der Waren und alle anderen Behandlungen, die durch Entscheidung (arrêt) des Finanzministers zugelassen sind (Art. 2 Abs. 2 des Décret Nr. 2-61-709, Art. VI-B-1 des Règlement intérieur).

Allerdings sind in den Lagerhäusern der Betriebsgesellschaft nur solche Behandlungen erlaubt, die zur Ausbesserung und Verstärkung der Verpackung oder zur Besichtigung des Inhalts der Packstücke dienen (Art. VI-A-3 des Règlement intérieur). In den privaten Lagerhäusern müssen die Waren, die behandelt worden sind oder werden sollen, von den nicht behandelten getrennt gelagert werden, so daß sich der tatsächliche Warenbestand jederzeit mit dem Buchbestand vergleichen läßt.

Interessant ist das Verfahren, wenn durch die Behandlungen die Art der Ware, ihre Zusammensetzung oder ihre Verpackung geändert wird. In einem solchen Fall werden die Auslagerung der noch nicht behandelten Ware und die Einlagerung der behandelten, veränderten Ware f i n g i e r t, und in dem "registre de mouvements" sind entsprechende Eintragungen vorzunehmen. Der betroffene Lagerhalter hat der Betriebsgesellschaft von derartigen Behandlungen Kenntnis zu geben ("déclaration d'operation"), vgl. Art. VI-B-3 des Règlement intérieur.

b) Offenbar scheint es kein Hindernis zu sein, wenn die Behandlungen die Art der Waren verändern sollten, sie also be- oder verarbeitenden Charakter haben. Allerdings dürfte dies bei den genannten Behandlungen wohl nur selten der

---

1) Kommen die Waren hingegen auf dem Luftwege aus dem Ausland oder aus dem Zollgebiet selbst oder sollen sie die Freizone auf dem entsprechenden Wege verlassen, so übernimmt der Wareninhaber selbst die Beförderung.

Fall sein. Dennoch ist davon auszugehen, daß in der Freizone des Hafens von Tanger keine warenbearbeitenden oder -verarbeitenden Tätigkeiten erlaubt sind, da sie neben der handelsüblichen Behandlungen nicht erwähnt werden. Für Industriebetriebe besteht daher kein Raum; die Freizone von Tanger ist ein reiner Handelsfreihafen.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der Verbrauch von unverzollten Waren in der Freizone des Hafens von Tanger ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Finanzministers untersagt (Art. 5 des Dahir). Entsprechendes gilt für ihren Gebrauch.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizone

a) Neben dem grundsätzlichen Verbrauchsverbot ist in Art. 5 des Dahir ein Wohnverbot ausgesprochen, von dem der Finanzminister allerdings Ausnahmen erteilen kann. So darf Personal der Betriebsgesellschaft durchaus in der Freizone wohnen (vgl. Art. VIII-3 des Règlement intérieur).

Die anderen im Règlement intérieur ausgesprochenen Verbote haben reinen Ordnungscharakter, die nichts mit der Freizone als solcher zu tun haben.

b) Wie dargestellt, liegt die Freizone des Hafens von Tanger grundsätzlich außerhalb des Amtsbereichs der Zollbehörden. Sämtliche Kontrollbefugnisse im Innern der Freizone stehen der Betriebsgesellschaft zu: die Überwachung der Waren beim Eingang auf verbotene Güter, die Kontrolle der Warenbewegungsregister einschließlich der Verpflichtung von Lagerhaltern, ihre Verkäufe von eingelagerten Waren anzuzeigen sowie die Überwachung der Einhaltung der besonderen Bedingungen für gemietete Grundstücke nach Maßgabe des Artikels II des Règlement intérieur.

Die Zollverwaltung bewacht hingegen die Freizone von außen und untersucht an der Freizonengrenze alle Personen und Fahrzeuge, die sie überschreiten wollen. Dies wird von Art. IX-2 des Règlement intérieur angeordnet, nach dem der Eingang in die Freizone oder der Ausgang aus ihr gleichbedeutend mit dem Verlassen oder Betreten des Königreichs Marokko ist.

Außer Polizei- und Zollbeamten dürfen nur solche Personen die Freizone betreten, die im Besitz einer Genehmigung der Betriebsgesellschaft sind (Art. IX-3 des Règlement intérieur).

IV. Die Verwaltung der Freizone von Tanger

1. Zollrechtliche Verwaltung

Hinsichtlich der Zollverwaltung gelten keine Besonderheiten.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die allgemeine Verwaltung und Bewirtschaftung der Freizone wird auf Grund eines Abkommens mit dem Minister für öffentliche Arbeiten vom 21. Juni 1962 von einer privaten Gesellschaft, der "Société du port de Tanger", wahrgenommen. [1] Sie betreibt gleichzeitig den Zollhafen von Tanger und steht unter der Aufsicht des Ministers für öffentliche Arbeiten, der u.a. die Tarife für Dienstleistungen festsetzt (vgl. Art. VIII-1-a, VIII-10 des Règlement intérieur).

Die unmittelbare Überwachung der Tätigkeit der "Société du port de Tanger" wird von einer Kommission unter Vorsitz des Gouverneurs der Provinz ausgeübt. Dieser Kommission gehören weiter Vertreter der Minister für öffentliche Arbeiten und Verkehr, für Finanzen, für Handel und für Industrie, der Betriebsgesellschaften von Zollhafen und Freizone (die identisch sind) sowie vier in der Freizone tätige Unternehmen an. Letztere werden vom Gouverneur auf zwei Jahre ernannt (vgl. Art. VIII-1-b des Règlement intérieur).

Auf Grund der Identität von Zollhafen- und Freizonenbetriebsgesellschaft (siehe Abschnitt I des Règlement intérieur) ist die "zone franche" ein integrierender Bestandteil des Gesamthafens von Tanger. Es besteht lediglich eine verwaltungstechnische Trennung.

---

1) Vgl. dazu Dekret Nr. 2-62-129 vom 25 rebia II 1382 (25. September 1962), Bulletin Officiel Nr. 2610 vom 2. November 1962, S. 1539. - Der Text des Abkommens war nicht zugänglich.

ABSCHNITT 20

Liberia

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Der wichtigste Hafen Liberias, der der Hauptstadt Monrovia, ist in seiner Gesamtheit Freihafen. Seine offizielle Bezeichnung lautet "Free Port".

2. Die grundlegenden zollrechtlichen Vorschriften für den Freihafen von Monrovia sind in dem

(1) Customs Revenue Code (CRC)
(Liberian Code of Laws 1956 [1]), Title 35 Revenue and Finance Law, Part III Customs Revenue Code, Chapter 32 Port Regulations, Subchapter C "Free Port of Monrovia" §§ 35 : 920 - 937)

enthalten. Dieses Gesetz bestimmt das Gebiet des Freihafens, seinen zollrechtlichen Status, die Formalitäten für Schiffe, die den Hafen benutzen, die Befugnisse der Zollbehörden, den Umfang der im Freihafen zulässigen Tätigkeiten sowie das Verfahren beim Verbringen von Waren aus dem Innern Liberias in den Freihafen und umgekehrt.

Einzelheiten über das Verhältnis zwischen den Benutzern des Freihafens und der Betriebsgesellschaft sowie interne Ordnungsvorschriften finden sich in den

(2) Monrovia Free Port Regulations 1948,

die am 26. Juli 1948 mit Eröffnung des Freihafens in Kraft getreten sind.

3. Eine besondere Definition des Begriffes "Freihafen" im Sinne des Zollrechts ist in den liberianischen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften nicht enthalten.

Aus § 920 Buchstabe (a) des Customs Revenue Code (CRC) folgt jedoch, daß er nicht nur aus einem abgegrenzten Landgebiet, sondern auch aus einer Wasserfläche (innerhalb der Wellenbrecher) besteht.

4. Der Freihafen von Monrovia gehört nicht zum liberianischen Zollgebiet. Dies bestimmt § 920 Buchstabe (c) des Customs Revenue Code.

---

1) Liberian Code of Laws 1956, adopted by the Legislature of the Republic of Liberia, March 22, 1956.

Unter "Zollgebiet" wird dabei nicht "Zollheitsgebiet" verstanden, sondern das Gebiet, in dem eingehende ausländische oder ausgehende ausländische bzw. inländische Waren der Zollabfertigung und der Entrichtung von Einfuhr- bzw. Ausfuhrzöllen unterliegen. In der erwähnten Vorschrift des Customs Revenue Code heißt es nämlich, daß "Zollgebiet im Zusammenhang mit Einfuhr- und Ausfuhrtätigkeiten das gesamte liberianische Hoheitsgebiet mit Ausnahme des Gebietes innerhalb des Freihafens von Monrovia umfaßt".

Mit Ausnahme des Zollrechts in dem angegebenen Umfang sind alle liberianischen Gesetze und Verordnungen im Freihafen von Monrovia anzuwenden (§ 924 CRC).

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

Die oben angeführten Rechtsvorschriften enthalten nichts über die Möglichkeit, weitere Freihäfen in Liberia einzurichten oder über ihre Aufhebung bzw. Änderung des Gebietes.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Schiffe, die den Freihafen von Monrovia anlaufen oder verlassen, unterliegen allen Gesetzen und Vorschriften in der gleichen Weise und dem gleichen Umfang wie in anderen liberianischen Seehäfen. Es ist daher eine Zollabfertigung vorzunehmen, bei der den Zollbehörden Ladungsmanifest, Vorratsliste, Besatzungs- und Passagierlisten sowie Zollerklärungen der Besatzungsmitglieder zu übergeben sind.

Bevor der zuständige Beamte die Abfertigung an Bord vorgenommen und das Schiff freigegeben hat, darf weder mit Lade- oder Löschtätigkeiten begonnen noch Verbindung mit dem Land oder anderen im Hafen liegenden Schiffen aufgenommen werden.

Das Verlassen des Freihafens ist erst nach der Ausgangsabfertigung durch einen dazu befugten Zollbeamten gestattet (vgl. zum Schiffsverkehr § 923 CRC; Abschnitt 6 Abs. 3 der Regulations).

b) Abgesehen von den unter a) dargestellten Förmlichkeiten ist keine weitere Abfertigung für im Seeverkehr eingehende Waren erforderlich. Waren, deren Einfuhr nach Liberia verboten ist, dürfen allerdings auch nicht in den Freihafen

gebracht werden.

Das Beladen und Löschen von Schiffen findet ohne Überwachung durch den Zoll statt.

Erst das Verbringen von Waren aus dem Freihafen in das Zollgebiet ist Einfuhr im Sinne des Zollgesetzes. Sie darf nur nach ordnungsgemäßer Zollabfertigung, Zahlung der Zölle und mit einer genehmigten Einfuhranmeldung erfolgen (vgl. § 929 Abs. a und b CRC). Daraus läßt sich schließen, daß der Freihafen von Monrovia auch nicht zum Wirtschaftsgebiet Liberias im Sinne des Außenwirtschaftsrechts gezählt wird; ausdrücklich wird zudem in § 929 Buchstabe c) vermerkt, daß die Einfuhranmeldung nur solche Waren enthalten soll, die der Empfänger tatsächlich aus dem Freihafen in das Zollgebiet einführen will, unabhängig davon, ob diese Waren aus dem gesamten Kolli, das von der Konsulatsfaktura oder dem Manifest umfaßt wird, besteht oder nur einem Teil davon. Der Importeur darf auch nur Teile eines Kolli einführen, dann muß aber auf der Konsulatsfaktura oder dem Manifest der Verbleib der Waren durch den Zoll vermerkt werden.

Waren, die aus dem Zollgebiet in den Freihafen gebracht werden, gelten als exportiert. Sollen sie Liberia auf dem Seewege verlassen, ist zuvor Zollabfertigung und Zahlung eventueller Ausfuhrzölle notwendig, die nur auf Grund einer genehmigten Ausfuhranmeldung erfolgen können. Ist die endgültige Ausfuhr der Waren nicht beabsichtigt, bedarf ihr Verbringen in den Freihafen einer schriftlichen Erlaubnis der Zollverwaltung.

Inländische Waren verlieren im Freihafen grundsätzlich ihre Nationalität, wenn nicht besondere Vorkehrungen zur Sicherung ihrer Nämlichkeit vorgenommen werden. Sind diese Maßnahmen unterblieben, werden die Waren beim Wiedereingang in das Zollgebiet als ausländische behandelt und haben dementsprechend die im Zolltarif niedergelegten Zölle zu zahlen (§ 930 CRC).

Eine besondere Bestimmung des Customs Revenue Code betrifft den Transit ausländischer Waren in dritte Staaten, der auf dem Landwege erfolgen soll. Für diese Transitgüter werden keine Zölle erhoben, ihr Transit darf jedoch nur mit schriftlicher Erlaubnis der Zollbehörden und unter Beachtung besonderer Bedingungen erfolgen (§ 932 CRC).

c) Die Lagerung von Waren im Freihafen von Monrovia ohne Zollabfertigung und Zahlung von Einfuhrzöllen ist von seiten des Zollrechts zeitlich nicht beschränkt. Die ersten sieben Tage der Lagerung sind sogar lagergeldfrei.

Die Waren können in den Lagerhäusern der Freihafenverwaltung oder in privaten Lagern eingelagert werden.

2. Handel

Der Handel mit ausländischen Waren innerhalb des Freihafens ist nicht in dem Katalog der erlaubten Tätigkeiten in § 928 CRC aufgeführt. Dennoch ist bei dem Umfang der sonst erlaubten Tätigkeiten davon auszugehen, daß er grundsätzlich unbeschränkt stattfinden kann. Ein Verbot des Kleinhandels ist nicht ersichtlich.

Die Versorgung von Seeschiffen, die ausschließlich im Auslandsverkehr eingesetzt sind, mit unverzolltem Treibstoff sowie anderen Vorräten und Ausrüstungsgegenständen ist ausdrücklich durch § 931 CRC gestattet. Es bedarf lediglich einer Anzeige der Hafenverwaltung an die Zollbehörden.

Die Abgabe derartiger Waren an liberianische Schiffe im Küstenverkehr ist gleichfalls möglich, jedoch nur unter Zollaufsicht.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Bezüglich der Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren heißt es in § 928 CRC:

> "Alle ausländischen Waren dürfen im Freihafen ohne Entrichtung von Zoll und ohne Zollüberwachung ... vermischt, umgepackt, bearbeitet und verarbeitet werden."

Wenn durch die Behandlung oder Verarbeitung die Art oder der Zustand der Waren verändert worden ist, ist diese neue Form für die Erhebung der Einfuhrzölle maßgeblich, wenn die Waren in das Zollgebiet verbracht werden. Wenn allerdings durch besondere Überwachungsmaßnahmen die Nämlichkeit der zu neuen Erzeugnissen umgewandelten Waren erhalten ist, sind sie auf Grund ihres ursprünglichen Zustandes zu verzollen (§ 929 Absatz f CRC).

Inländische Waren dürfen gleichfalls im Freihafen von Monrovia in jeder Weise behandelt und verarbeitet werden, auch unter Verwendung ausländischer Materialien. Dann ist bei der Einfuhr in das Zollgebiet nur der ausländische Anteil zu verzollen, sofern die Nämlichkeit der inländischen Waren festgestellt werden kann. Andernfalls wird das gesamte Erzeugnis als ausländisches behandelt (§ 930 Absatz d CRC; vgl. III. 1. b).

Auf Grund dieser umfassenden Möglichkeiten der Behandlung und Bearbeitung von Waren können auch gewerbliche Betriebe eingerichtet werden, die der Genehmigung durch Abschluß eines Vertrages mit der Verwaltungsorganisation unterliegen. Zur Zeit bestehen keine Industriebetriebe im Freihafengebiet von Monrovia, doch soll demnächst eine Palmölfabrik eingerichtet werden.

4. Weder der Gebrauch noch der Verbrauch unverzollter Waren ist auf Grund des Customs Revenue Code verboten.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung des Freihafens

a) An persönlichen Beschränkungen enthält der Customs Revenue Code nur die Bestimmung, daß das Überschreiten der Freihafengrenze ausschließlich an den dazu bezeichneten Übergängen erfolgen darf. Dies gilt gleichfalls für den Warenverkehr (§§ 935, 936 CRC).

Im übrigen bedürfen Personen, die den Freihafen von Monrovia betreten wollen, einer Erlaubnis der Verwaltung, mit Ausnahme von befugten Beamten der Regierung sowie Besatzungsmitgliedern und Passagieren von Schiffen (Ziffer 111 der Regulations). Personen, die der Polizei als kriminell oder dem Zoll als Schmuggler bekannt sind, können vom Zutritt ausgeschlossen werden (Ziffer 112 der Regulations).

b) Eine ständige Überwachung des Freihafens von Monrovia in seinem Innern findet nicht statt. Vielmehr heißt es in § 927 CRC:

> "Befugte Beamte und Angestellte des Zolls sollen zu jeder Zeit Zutritt zum Freihafen haben sowie während der üblichen Geschäftszeit berechtigt sein, alle Lagerhäuser, Bücher und Unterlagen, die die Ankunft und Abfahrt von Schiffen, das Laden und Löschen, die Lagerung und Versendung von Waren betreffen, zu kontrollieren sowie zu allen anderen Maßnahmen, die zur Sicherung der staatlichen Abgaben und der Vorschriften dieses Kapitels (des CRC) notwendig sind."

Zur Erleichterung dieser Überwachungsfunktion hat die Freihafenverwaltung dem Zoll die Unterlagen und Dokumente zur Verfügung zu stellen, die von diesem angefordert werden (vgl. zur Überwachung § 927 CRC).

Die Tätigkeiten im Freihafen von Monrovia sind somit grundsätzlich frei und ohne Mitwirkung des Zolls erlaubt, können jedoch nach Ermessen der Zollbehörden kontrolliert werden.

IV. Die Verwaltung des Freihafens von Monrovia

1. Zollrechtliche Verwaltung

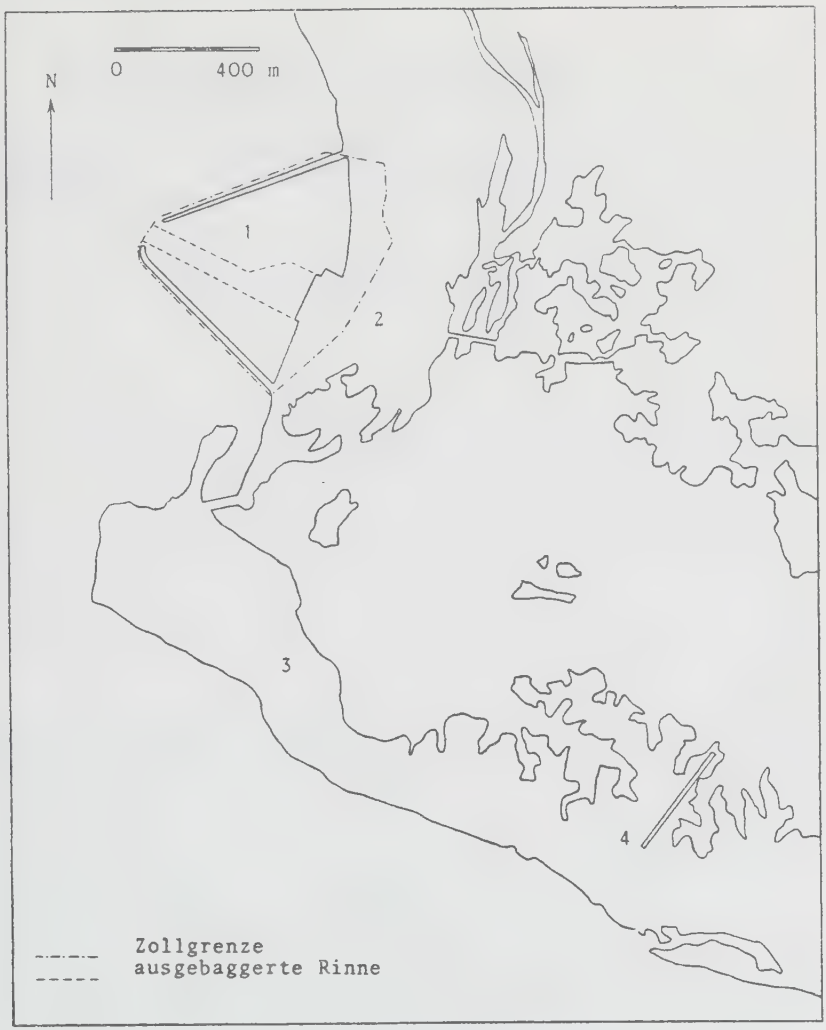
Die zollamtlichen Aufgaben, wie sie sich aus den vorangegangenen Abschnitten ergeben, werden durch die "Division of Customs" wahrgenommen, einer der beiden Abteilungen des "Bureau of Revenues" im Schatzministerium, die im Freihafengebiet ausreichendes Personal zu unterhalten hat (vgl. § 120 des Liberian Code of Laws 1956, Title 13 Executive Law und § 925 CRC).

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Der wirtschaftliche Betrieb des Freihafens von Monrovia (der bis 1964 im Eigentum der US-amerikanischen Regierung stand, die den Bau finanziert hatte) lag seit seiner Eröffnung im Jahre 1948 bei einer privaten Gesellschaft, der "Monrovia Port Management Company, Ltd.". Diese Gesellschaft war im amerikanischen Staat Delaware registriert, ihr Kapital zum größten Teil im Besitz von sieben amerikanischen Unternehmen und nur zu 12,5 % im Besitz der liberianischen Regierung. Allerdings hatte diese ein Vetorecht und konnte Hafengebühren und Ordnungsbestimmungen festlegen und durchsetzen.

Bei Übergang des Eigentums am Hafen auf die liberianische Regierung wurde es zunächst unterlassen, den Betriebsvertrag zu revidieren. Seit Juli 1970 wird der Freihafen von der umgebildeten "Monrovia Port Management Company (Liberia) Ltd." betrieben, die der Aufsicht und Kontrolle der neugegründeten "National Port Authority" unterstellt ist.

Die praktische Verwaltung wird von fünf Abteilungen (allgemeine Verwaltung, Betrieb, Schiffahrt, Fahrzeuge und Werkstatt, Sicherheitsdienst) unter Leitung des Hafendirektors und seines Stellvertreters ausgeführt.



Freihafen MONROVIA (Liberia)

1 Freihafengebiet
2 Bushrod Island
3 Monrovia Stadt
4 Spriggs Payne Flughafen

ABSCHNITT 21

Togo

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Der gesamte Hafen von Lomé - ein Umschlagshafen - ist Freihafen. Wohl in Anlehnung an die deutsche Terminologie ist für ihn die Bezeichnung "Port franc" gewählt worden.

2. Gesetzliche Grundlagen für den Freihafen von Lomé sind:

(1) Zollgesetz (Code des Douanes du Togo), Gesetz Nr. 66-22 vom 23. Dezember 1966;

(2) Dekret Nr. 68-75 vom 11. April 1968, das die zollrechtlichen Rahmenbestimmungen für den Freihafen von Lomé trifft (Journal Officiel Nr. 384 vom 16. Mai 1968, S. 273);

(3) Dekret Nr. 68-76 vom 11. April 1968, das die Grenze des Freihafens von Lomé festlegt (Journal Officiel Nr. 384 vom 16. Mai 1968, S. 273);

(4) Dekret Nr. 68-106 vom 5. Juni 1968 über besondere zollrechtliche Bestimmungen für den Freihafen von Lomé (Journal Officiel Nr. 387 vom 1. Juli 1968, S. 354).

Die Bestimmungen des Zollgesetzes, die den Freihafen betreffen (Art. 2 und Art. 196), räumen die Möglichkeit ein, Freizonen zu schaffen, in denen das Zollrecht ganz oder teilweise nicht gilt, sowie die Möglichkeit, ihr Recht durch Dekret festzulegen.

Das Dekret Nr. 68-75 enthält Bestimmungen über das Verhältnis Freihafen - Zollgebiet, den Zweck des Freihafens und die Geltung von zollrechtlichen Vorschriften (Kap. I). Die Einfuhr und Ausfuhr von Waren ist in Kapitel II geregelt. Es folgen Vorschriften über den Schiffsverkehr (Kap. III), Zollabfertigungsstellen im Freihafen (Kap. IV) und besondere Vorrechte für die Hafenverwaltungsorganisation (Kap. V). In Kapitel VI finden sich Einzelheiten über die Zollhoheit im Freihafen und Ermächtigungen für Einzelvorschriften.

Diese Einzelvorschriften sind im Dekret 68-106 enthalten. Sie regeln u. a. die Errichtung von Bauwerken im Freihafen, persönliche Beschränkungen, Umschließung des Freihafens, Handels- und Transporttätigkeit, Lagerung und Behandlung von Waren, ihre Bearbeitung und Verarbeitung sowie ihren Gebrauch und Verbrauch und die Überwachung des Freihafens durch die Zollbehörden.

Vorbild für die aufgeführten togolesischen Bestimmungen über den Freihafen von Lomé sind die deutschen Freihafenvorschriften gewesen.

3. Ebensowenig wie das deutsche Zollgesetz enthält das grundlegende Dektret Nr. 68-75 eine ausdrückliche Definition des Begriffes "Freihafen". Aus den Art. 1 bis 3 dieses Dekrets ergibt sich jedoch, daß es ein aus dem Zollgebiet ausgeschlossenes Gebiet für Zwecke des Außenhandels ist, "in dem die Regeln des Zollgesetzes keine Geltung besitzen, mit Ausnahme derer, die nicht im Zollgebiet befindliche Waren betreffen." Dies entspricht genau dem Begriff Freihafen nach deutschem Recht, wie er sich aus den §§ 2 Abs. 3 Ziff. 3, 59, 2 Abs. 6 S. 2 des Zollgesetzes ergibt (vgl. S. 45).

4. Schon dem unter 3. Gesagten läßt sich entnehmen, daß sich die Zollhoheit des Staates Togo grundsätzlich auch auf das Gebiet des Freihafens erstreckt, jedoch auf Grund freiwilliger Selbstbeschränkung nicht alle aus der Zollhoheit fließenden Rechte ausgeübt werden sollen.

Ausdrücklich wird dieser zollrechtliche Status in Art. 14 des Dekrets Nr. 68-75 festgelegt, in dem es heißt:

> "Was den zollrechtlichen Status des Freihafens anbetrifft, so ist er nicht dem Ausland gleichgestellt. Die Zollhoheit besteht im Innern des Freihafens in beschränktem Umfange."

Der zitierte Art. 14 dient lediglich der Klarstellung, da schon gemäß Art. 3 lediglich ein T e i l des Zollrechts in dem Freihafen von Lomé nicht gilt.

Mit der zitierten Bestimmung ist Togo neben der Bundesrepublik Deutschland das einzige Land der Welt, das in seinen Freihafenbestimmungen ausdrücklich auf die Frage der Geltung der Zollhoheit eingeht und sogar den Begriff Zollhoheit mit "souveraineté douanière" übernimmt.

Eindeutig auf deutschen Einfluß zurückzuführen ist auch die Vorschrift des Art. 10 des Dekrets 68-75 über vorgeschobene Abfertigungsstellen (postes avancés de dédouanement) im Freihafengebiet. An den Gedanken anknüpfend, daß im Freihafen keine Zollschuld entstehen kann, da er insoweit aus dem Zollgebiet ausgeschlossen ist, wird für die vorgeschobenen Abfertigungsstellen f i n g i e r t, daß sie sich im Zollgebiet befinden, sobald an ihnen Amtshandlungen vorgenommen werden. Gleiches gilt für die Verbindungswege mit dem Zollgebiet. Diese Regelung entspricht der des Art. 2 Abs. 7 des deutschen Zollgesetzes (vgl. S. 53). Gemäß Art. 10 des Dekrets 68-75 sind vorgeschobene Abfertigungsstellen aus Gründen der Zollsicherheit (am Freihafenübergang ist vielfach

eine genaue Kontrolle des bereits beladenen Transportmittels unmöglich) und im Interesse eines ungehinderten Verkehrsablaufes (Stauungen an der Freihafengrenze) erforderlich.

Obwohl in anderen Staaten die Zollabfertigung auch innerhalb des Freihafens stattfinden kann, hat man es dort nicht für nötig gehalten, besondere rechtliche Bestimmungen für derartige "vorgeschobene Abfertigungsstellen" festzusetzen. Vielmehr scheint man stillschweigend von der Möglichkeit ihrer Einrichtung ausgegangen zu sein. Lediglich in Mexiko findet sich insofern eine ähnliche Bestimmung, als in Art. 12 des Gesetzes über die mexikanischen Freihäfen ausdrücklich angeordnet wird, daß die Zollabfertigung regelmäßig im Innern der Freihäfen stattfindet, obwohl die Zollbehörden grundsätzlich keine Befugnisse in den mexikanischen Freihäfen haben (vgl. S. 329 ff., insbesondere S. 331).

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Die Einrichtung von Freizonen (zones franches) nach Art. 2 des Zollgesetzes erfolgt durch Dekret des Präsidenten der Republik auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten, Bergbau und Verkehr, des Ministers für Post und Fernmeldewesen sowie des Ministers für Finanzen und Wirtschaft nach Anhörung des Ministerrats. Nach den gesetzlichen Vorschriften brauchen sie nicht notwendig in einem Hafen zu liegen. Auf Grund der besonderen geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Togos werden neben dem Freihafen von Lomé kaum weitere Freihäfen oder Freizonen eingerichtet werden.

2. Über die Aufhebung der Freizonen bzw. des Freihafens von Lomé finden sich keine Vorschriften. Es muß daher davon ausgegangen werden, daß dies auf die gleiche Weise wie die Einrichtung - also durch Dekret des Staatspräsidenten - geschehen kann.

Die Grenzen des Freihafens von Lomé sind ebenfalls durch Dekret zu bestimmen (Art. 1 Abs. 2 des Dekrets 68-75). Grenzänderungen können bei Bedarf entsprechend vorgenommen werden (Art. 3 des Dekrets 68-76).

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Zwar gehören die Territorialgewässer nach togolesischem Recht zum Zollgebiet, so daß für den Freihafen von Lomé bestimmte Schiffe zunächst das Zollgebiet durchfahren müssen. Dennoch ist dieser Schiffsverkehr keinen zollrechtlichen Beschränkungen unterworfen (vgl. Art. 8 des Dekrets 68-75).

Hinsichtlich des Einlaufens und des Aufenthalts von Schiffen im Freihafen selbst bestimmt Art. 9 des Dekrets 68-75:

> "Für Schiffe, die sich im Freihafen befinden, gelten überhaupt keine zollrechtlichen Formalitäten."

b) Auch der Warenverkehr ist völlig frei. Weder beim Einladen, Ausladen oder Umladen von Waren noch bei ihrer Einlagerung im Freihafen sind irgendwelche zollrechtlichen Formalitäten zu beachten (vgl. Art. 18 des Dekrets 68-106).

Sollen die Waren in das Zollgebiet Togos gebracht werden, so sind die üblichen Zollvorschriften zu beachten und die Zölle zu entrichten (Art. 5 des Dekrets 68-75).

Im Gegensatz zu vielen anderen Freihäfen und Freizonen dürfen sämtliche Waren - auch solche, für die Einfuhrverbote gelten - in den Freihafen von Lomé gebracht werden. Die verbotenen Waren dürfen natürlich nicht in das Zollgebiet eingehen, sondern müssen den Freihafen in Richtung Ausland verlassen (Art. 7 des Dekrets 68-75).

c) Für die Dauer der Lagerung im Freihafen besteht keine Beschränkung.

2. Handel und Transport

a) Die Vorschriften über den Handel mit Waren im Freihafengebiet und ihre Beförderung sind gleichfalls den deutschen Bestimmungen nachgebildet. So ist der Handel grundsätzlich unbeschränkt möglich mit Ausnahme des Handels mit Schiffs- und Reisebedarf, der einer Genehmigung der Zollverwaltung bedarf, sowie des Kleinhandels mit anderen Waren als Schiffs- und Reisebedarf, der verboten ist (Art. 14 des Dekrets 68-106).

b) Die Beförderung von Waren innerhalb des Freihafens ist nur mit einem besonderen Warenbegleitschein oder unter zollamtlicher Bewachung möglich (Art. 17 des Dekrets 68-106).

3. Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Während der Lagerung können die Waren Behandlungen wie Umpacken, Umfüllen, Teilen, Sondern und allen anderen Behandlungen, die zur Erhaltung der Waren dienen, unterzogen werden. Die Behandlungen dürfen jedoch nicht zur Folge haben, daß nach der Behandlung bei der Einfuhr in das Zollgebiet niedrigere Zölle als zuvor zu entrichten sind (Art. 19 und 20 des Dekrets 68-106).

Unter Überwachung durch die Zollbehörden dürfen die eingelagerten Waren auch zerstört und ohne Benutzung maschineller Hilfsmittel umgewandelt werden (Art. 21 des Dekrets 68-106).

Wie in Deutschland, ist im Freihafen von Lomé neben den handelsüblichen Behandlungen lediglich der Neubau, Umbau, die Ausrüstung oder das Abwracken von Schiffen ohne zollrechtliche Beschränkung möglich.

Andere als die genannten üblichen Lagerbehandlungen oder schiffbaufremde gewerbliche Be- und Verarbeitungen von Waren dürfen von der Zollverwaltung nur unter den folgenden Voraussetzungen genehmigt werden:

(1) die Waren müssen in erster Linie für die A u s f u h r bestimmt sein

und

(2) die Behandlung, Bearbeitung oder Verarbeitung muß im wirtschaftlichen Interesse Togos liegen und darf keine Schädigungen für solche Betriebe hervorrufen, die bereits innerhalb des Zollgebiets arbeiten (vgl. Art. 24 des Dekrets 68-106).

Werden die so bearbeiteten oder verarbeiteten Waren in das Zollgebiet gebracht, so ist nur der Anteil der verwendeten ausländischen Rohstoffe zu verzollen.

Im Gegensatz zu diesen Beschränkungen können in den Werkstätten der Hafenverwaltungsorganisation ausländische Waren frei bearbeitet und verarbeitet werden (vgl. Art. 27 des Dekrets 68-106).

Die Be- und Verarbeitung von Waren aus dem freien Verkehr, also nationalen und verzollten ausländischen Waren, unterliegt besonderen Bestimmungen, die den deutschen über den Freihafenveredelungsverkehr änlich sind. Solche Tätigkeiten können nur ausnahmsweise mit zollamtlicher Genehmigung von Betrieben

ausgeführt werden, die an sich ausschließlich für den Außenhandel arbeiten sollen, aber zeitweiligen Schwierigkeiten bei der Auslastung ihrer Anlagen unterliegen (vgl. Art. 28 des Dekrets 68-106).

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Betrieben, die gemäß Art. 24 des Dekrets 68-106 zur Herstellung von Waren für den Exportmarkt eingerichtet und genehmigt sind (vgl. oben), kann die Zollverwaltung den Gebrauch und Verbrauch von unverzollten ausländischen Maschinen, Betriebsstoffen und anderen Materialien zugestehen. Dies ist ausschließlich für gewerbliche Zwecke möglich (Art. 32 des Dekrets 68-106).

Im übrigen dürfen Waren nur gebraucht oder verbraucht werden, wenn

(1) es sich um inländische oder verzollte ausländische Waren handelt;

(2) es sich um Schiffs- oder Reisebedarf handelt, der an Bord für die Besatzung, die Passagiere, das Schiff oder die Besucher verwendet wird;

(3) die Waren bei der Einfuhr in das Zollgebiet ohnehin zollfrei wären;

(4) die Waren unter den gleichen Voraussetzungen verwendet werden, unter denen auch im Zollgebiet der unverzollte Gebrauch oder Verbrauch möglich wäre (also nur für bestimmte Zwecke und unter besonderer Überwachung).

Die Möglichkeiten, ausländische Waren im Freihafen von Lomé zu verwenden, sind somit umfangreicher als in den deutschen Freihäfen. Zwar galt für den Alten Freihafen Hamburg bis zum Inkrafttreten der EWG-Freizonen-Richtlinie ein unbeschränktes Verwendungsprivileg für industrielle Betriebe, das jedoch seitdem vollständig entfallen ist. Bei Erfüllung der unter (1) - (4) aufgeführten Voraussetzungen ist auch in den deutschen Freihäfen der Gebrauch und Verbrauch von unverzollten Waren möglich, für die Verwendung von Schiffsbedarf ist jedoch gemäß § 63 Abs. 3 S. 2 des deutschen Zollgesetzes eine Ausnahmegenehmigung der Oberfinanzdirektion erforderlich.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen

a) Neben dem bereits erwähnten Verbot des Kleinhandels sind in dem Freihafen von Lomé auch Privatwohnungen untersagt (vgl. Art. 5 des Dekrets 68-106).

Im übrigen dürfen nur Personen, die im Besitz eines Ausweises der Hafendirektion sind, den Freihafen betreten (Art. 6 des Dekrets 68-106; insofern Unterschied zum deutschen Recht) und Bauwerke und Grundstücksüberlassungsverträge bedürfen der Billigung durch die Zollverwaltung (Art. 1 - 4 des Dekrets 68-106).

b) Die Überwachung des Freihafens von Lomé beschränkt sich im wesentlichen auf die Möglichkeit der zollamtlichen Kontrolle der Bücher, die von den Lagerhaltern und anderen Betrieben zu führen sind und aus denen sich Zugang, Abgang, Herkunft und Bestimmung der Waren ergeben müssen. Im Zusammenhang damit steht die Befugnis der Zollbeamten, Lager und Fabrikationsbetriebe im Freihafen jederzeit zu Überprüfungen betreten zu können (Art. 34 - 37 des Dekrets 68-106). Diese Befugnisse stehen der Zollverwaltung auch gegenüber der Hafenverwaltungsorganisation zu, die im übrigen gehalten ist, den Zollbehörden jede Unterstützung bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zukommen zu lassen (Art. 38 des Dekrets 68-106).

Wie sich aus dieser kurzen Darstellung ergibt, entsprechen die togolesischen Bestimmungen hinsichtlich der Überwachung des Freihafens von Lomé weitgehend den deutschen Freihafenvorschriften (vgl. S. 68 ff.).

IV. Die Verwaltung des Freihafens von Lomé

1. Zollrechtliche Verwaltung

Hinsichtlich der zollrechtlichen Verwaltung des Freihafens von Lomé gelten keine Besonderheiten. Zu den Befugnissen der Zollverwaltung kann insbesondere auf den Abschnitt III. 5. b) verwiesen werden.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Der Hafen von Lomé ist als nationale Körperschaft des öffentlichen Rechts mit gewerblichem und kaufmännischem Charakter unter Aufsicht des Ministers für öffentliche Arbeiten (Port Autonome de Lomé) durch die Verordnung mit Gesetzeskraft (Ordonnance) Nr. 12 vom 7. April 1967 (Journal Officiel Nr. 363 vom 1. September 1967) gegründet worden. Nach Art. 2 dieser Verordnung ist er ein Freihafen.

Dem Port Autonome ist der Ausbau, die Verbesserung und die Erneuerung der Hafenanlagen, ihre Bewirtschaftung und Unterhaltung sowie die Funktion der Hafenpolizei und die Grundstücksverwaltung übertragen (Art. 4 der Ordonnance Nr. 12).

Neben diesen Aufgaben führt der Port Autonome Tätigkeiten aus, die sonst üblicherweise staatlichen Behörden zustehen oder an private Gesellschaften übertragen sind wie Lotsen- und Schleppdienst, Festmacherdienst, Leuchtfeuer- und Tonnendienst sowie Signal- und Funkdienst.

Gebühren und Tarife für die Nutzung von Grundstücken und Einrichtungen und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen werden gleichfalls vom Port Autonome festgesetzt, bedürfen jedoch der Billigung durch den Ministerrat (Art. 6).

Auf Grundstücke, Wasserflächen, Hafenanlagen und -einrichtungen sind die togolesischen Vorschriften für öffentliches Eigentum anzuwenden. Zur Erfüllung seiner Aufgaben im Hinblick auf die Verwaltung dieses öffentlichen Eigentums, die Ausführung aller Arbeiten, die Verkehrspolizei und den Betrieb des Hafens sind dem Port Autonome hoheitliche Befugnisse übertragen worden. Übertretungen der Vorschriften der Hafenpolizei werden z. B. von eigens für diese Aufgabe bestellten, vereidigten Beamten verfolgt, die darüber Protokolle aufnehmen und an das zuständige Ministerium weiterleiten.

Sämtliche Gebühren und Abgaben, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr, dem Umschlag von Waren oder dem Ein- und Ausschiffen von Passagieren erhoben werden, stehen dem Port Autonome zu. Der Staat oder irgendeine andere öffentliche Institution können keine zusätzlichen Abgaben erheben. Dafür trägt der Port Autonome die finanziellen Lasten für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung der Hafenanlagen, die Lasten für Ausbau und Verbesserung des Hafens jedoch nur unter der Voraussetzung, daß Zuschüsse irgendwelcher Art gewährt werden.

Der Port Autonome ist von allen Steuern und Abgaben für die von ihm betriebenen Anlagen und ausgeführten Tätigkeiten befreit (Art. 10 Abs. 4 der Ordonnance Nr. 12; vgl. auch Art. 12 Abs. 2 des Dekrets 68-75, nach dem der Port Autonome sämtliche Betriebsmaterialien abgaben- und steuerfrei beziehen kann).

Die Organe des Port Autonome sind der Verwaltungsrat (conseil d'administration) und der Direktor, dem die ausführende Verwaltungstätigkeit obliegt.

Der Verwaltungsrat besteht aus 11 Mitgliedern: dem Minister für öffentliche Arbeiten, dem Finanzminister, dem Minister für Handel, Industrie und Tourismus, dem Direktor der Eisenbahn, dem Bürgermeister von Lomé, zwei Vertretern der Handelskammer, einem gewählten Vertreter des Hafenpersonals, dem Leiter des Fischereidienstes, dem juristischen Berater der Regierung, einem Vertreter der Deputiertenkammer und einem Vertreter der Republik Dahomey (Art. 14 der Ordonnance Nr. 12).

Der Verwaltungsrat bestimmt einen fünfköpfigen ausführenden Ausschuß (comité de direction), dem er bestimmte Aufgaben übertragen kann.

Ein Regierungskommissar übt bei den Entscheidungen des Verwaltungsrats und des Ausschusses beratende Tätigkeit aus. Entsprechendes gilt für den Hafendirektor und seinen Stellvertreter.

Der Direktor des Hafens, der auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten nach Anhörung des Verwaltungsrats des Port Autonome durch Dekret ernannt wird, ist für den gesamten Betrieb des Port Autonome zuständig und vertritt diesen in allen Angelegenheiten. Er ist dem Verwaltungsrat verantwortlich, der die Geschäftspolitik des Port Autonome bestimmt und die Tätigkeit des Direktors überwacht.

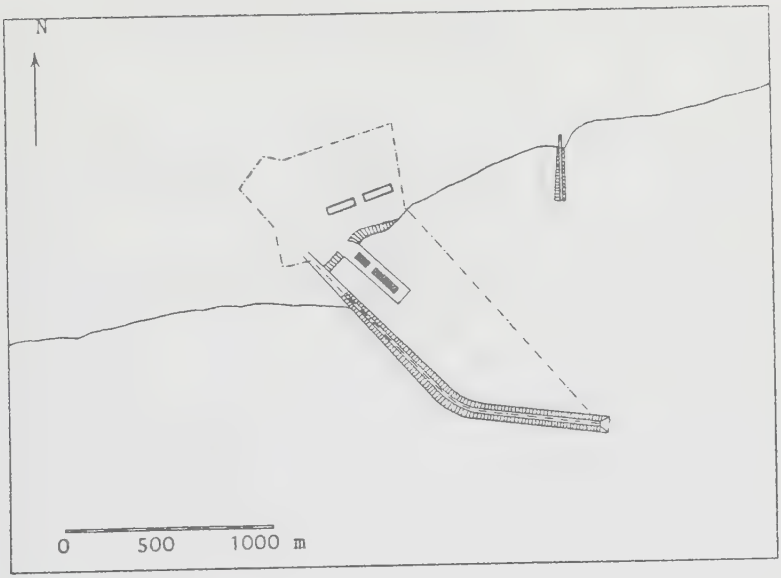
Der Hafendirektor steht an der Spitze des Verwaltungsapparates, wie er sich nach dem offiziellen Organisationsplan (genehmigt durch Arrêté Nr. 2 des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 10. Januar 1969) darstellt. Danach bestehen sechs Abteilungen für Wirtschaft (Statistik, Auskünfte), allgemeine Verwaltung (Personal), Finanz- und Rechnungswesen, Hafenwesen (Lotsen- und Schleppdienst), Betrieb (Bewirtschaftung von Lagerfläche und -häusern) und Technik (Bauten, Hafenanlagen, Seezeichen usw.).

Für verschiedene Tätigkeiten bedarf er der Zustimmung des Verwaltungsrates (Art. 17 der Ordonnance Nr. 12).

Das Finanz- und Rechnungswesen ist nach den in der Wirtschaft üblichen Regeln zu führen. Der Verwaltungsrat stellt einen Haushaltsplan und die jährliche Gewinn- und Verlustrechnung auf, die der Billigung des Ministerrats durch Dekret bedarf. Ein besonderer Beamter wird vom Staat mit der Führung der Bücher und der Verwaltung der Mittel des Port Autonome betraut (durch Dekret, in Übereinstimmung mit dem Verwaltungsrat), der grundsätzlich dem Hafendirektor unterstellt ist (Art. 22 der Ordonnance Nr. 12).

Sämtliche Beschlüsse und Entscheidungen des Verwaltungsrats und des ausführenden Ausschusses unterliegen der unmittelbaren Kontrolle des Ministers für öffentliche Arbeiten, der den Entscheidungen widersprechen und sie sogar aufheben kann (Art. 26 der Ordonnance Nr. 12). Darüber hinaus ist für eine Reihe von Handlungen eine besondere Ermächtigung des Port Autonome durch Dekret erforderlich, wie z. B. für wesentliche Änderungen der Hafenbauwerke und Zufahrtswege, die Überlassung öffentlichen Eigentums zur Nutzung durch Dritte und die Aufnahme von Krediten (Art. 11 der Ordonnance Nr. 12).

Der Port Autonome de Lomé steht somit unter relativ strenger staatlicher Aufsicht.



Freihafen LOME (Togo)

Landfläche ..... 352. 000 m^2

Kailänge ..... 720 m

Lagerfläche ..... 7. 000 m^2

ABSCHNITT 22
Vereinigte Staaten von Amerika

I. Überblick über die Entwicklung der Freihäfen in den USA

1. Bis zum Erlaß des Foreign-Trade Zones Act

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als in Europa eine Reihe neuer Freihäfen entstand, wurden auch in den von hohen Zolltarifen abgeschirmten USA Bestrebungen unternommen, die rechtliche Möglichkeit zur Einrichtung von Freihäfen zu schaffen. Die konkreten Pläne bezogen sich damals auf die Eröffnung zweier Freihäfen an der Atlantikküste, in der weiteren Umgebung New Yorks. Diese Absichten scheiterten jedoch.

Allerdings versuchte man in der Folgezeit immer wieder Gesetze zur Schaffung von Freihäfen durchzusetzen, zum Teil nur für bestimmte Häfen, zum Teil als grundsätzliche Möglichkeit für die gesamten USA. Allein 1919 wurden je drei Gesetzentwürfe im Senat bzw. Repräsentantenhaus eingebracht; dazu kamen neun Anträge, die das Freihafenproblem betrafen. [1)]

Die Gegner der Einrichtung von Freihäfen (oder Foreign-Trade Zones, wie man sie schon damals verschiedentlich bezeichnete) stützten sich unter anderem auf den in Artikel 1 Section 9 der Verfassung ausgesprochenen Grundsatz, daß dem Hafen eines Bundesstaats keine Vorrechte auf Grund handels- oder abgabenrechtlicher Bestimmungen gegenüber dem Hafen eines anderen Bundesstaats gewährt werden dürften. Widerstand ging auch von den Fabrikanten aus, die Wettbewerbsverzerrungen zugunsten ausländischer Waren und zum Nachteil amerikanischer Erzeugnisse sowie eine Umgehung der Schutzwirkungen des Einfuhrzolltarifs fürchteten. Im übrigen würden Freihäfen oder Foreign-Trade Zones keinen Beitrag zur Vergrößerung des Wohlstandes der USA leisten, da ausländische Märkte zur Aufnahme der Produkte dieser Zonen zu weit entfernt seien, mit beschränkter Ausnahme von Kanada und Lateinamerika. Die rechten Kanäle, amerikanische Exportgüter in diese Länder zu leiten, seien jedoch "amerikanische Verkaufstüchtigkeit und amerikanische Energie". [2)] Wie sich hieraus ergibt, beruhte der öffentliche Widerstand gegen die Freihäfen teilweise auf falschen Vorstellungen von dem Zweck und den Möglichkeiten dieser Einrichtung.

---

1) Vgl. dazu Thoman, S. 135.

2) Vgl. Garsaud, S. 15.

Da es in den USA ein relativ gut ausgebautes System von Zollagern gab, in denen in beschränktem Umfange auch die Be- und Verarbeitung von Waren gestattet war, bestand kein dringendes Bedürfnis für Freihäfen. Dennoch hatte eine neue Initiative, gegen Ende der 20er Jahre eingeleitet, Erfolg.

2. Entwicklung seit Erlaß des Foreign-Trade Zones Act 1934

Am 18. Juni 1934 verabschiedete der Kongreß das "Foreign-Trade Zones Act" (nach dem Hauptbefürworter auch "Celler Act" genannt), auf Grund dessen Freizonen in oder in der Nähe eines Eingangshafens (port of entry) eingerichtet werden können.

Bereits drei Jahre später, 1937, wurde die "Foreign-Trade Zone No. 1" im Hafen von New York auf Staten Island eröffnet. Im gleichen Jahr wurde eine Zone für den Hafen von Mobile genehmigt, die allerdings nur rund sechs Monate in Betrieb war. 1939 wurde die Genehmigung widerrufen (Order No. 6 des Foreign-Trade Zones Board vom 14. April 1939). Nach dem 2. Weltkrieg folgten Foreign-Trade Zones in den Häfen von New Orleans (1947), San Francisco (1948), Los Angeles (1949), Seattle (1949), Toledo (1961) und Honolulu (1966). Hinzu kamen Zonen in San Antonio (1950) und Mayaguez auf Puerto Rico (1961); die erstere lag jedoch auf dem Gebiet eines Flughafens (sie wurde 1953 geschlossen), während sich die zweite im Landinnern in beträchtlicher Entfernung von einem Hafen befindet, so daß beide wohl in die Kategorie "Freizone" eingeordnet werden können, nicht aber zu den Freihäfen oder Hafenfreizonen zu zählen sind.

Die Foreign-Trade Zone im Hafen von Los Angeles (FTZ No. 4) gab schon 1955 ihren Betrieb wieder auf, da der Außenhandel keinen genügenden Umfang erreicht hatte, um die Beibehaltung der Zone zu rechtfertigen. Durch Order No. 41 des Foreign-Trade Zones Board vom 8. Dezember 1955 wurde die Genehmigung widerrufen.

Sämtliche Foreign-Trade Zones bestehen nur aus einem relativ kleinen Gebiet. Diese Gebiete sind bei den meisten Zonen mehrfach vergrößert bzw. verkleinert und sogar verlegt worden.

Nachdem in den Foreign-Trade Zones zunächst nur die Behandlung von Waren ohne Veränderung ihrer Art möglich gewesen war, ermöglichte eine Änderung des Foreign-Trade Zones Act aus dem Jahre 1950 (sogenanntes "Boggs Amendment") ab 1952 auch die Be- und Verarbeitung von Waren zur Herstellung neuer Güter sowie die Ausstellung von Waren.

Heute sind Foreign-Trade Zones, die zu den "freien Hafengebieten" im Sinne dieser Untersuchung gehören, in folgenden Städten vorhanden (alphabetische Rei-

henfolge): Honolulu, New Orleans, New York, San Francisco, Seattle und Toledo. Die Einrichtung weiterer Zonen ist 1966 für Bangor Township, Bay County (Michigan) sowie 1968 für Bayonne (New Jersey) genehmigt worden; von diesen Genehmigungen ist jedoch bislang kein Gebrauch gemacht worden. Anträge für Foreign-Trade Zones sind zur Zeit von der Maine Port Authority für Portland und der Georgia Port Authority für Savannah gestellt.

II. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Um jedem Mißverständnis in der Richtung vorzubeugen, daß die US-amerikanischen "Freihäfen" frei von jeglichen gesetzlichen Vorschriften und Bindungen seien, hat man bewußt für sie nicht die Bezeichnung "free port" oder "free zone", sondern "foreign-trade zone" gewählt. [1] Genau übersetzt bedeutet dies "Außenhandelszone", nicht "Freihandelszone", wie es meist übertragen wird.

Wann der Begriff "foreign-trade zone" aufgekommen ist, läßt sich nicht feststellen; jedenfalls ist er schon 1919 neben den Ausdrücken "free port" und "free zone" verwendet worden. [2]

2. Gesetzliche Grundlagen für die Außenhandelszonen sind:

(1) Außenhandelszonengesetz (Foreign-Trade Zones Act), Gesetz Nr. 397 des 73. Kongresses vom 18. Juni 1934, geändert durch Gesetz Nr. 566 des 81. Kongresses vom 17. Juni 1950; [3]

(2) Verfahrensvorschriften des Foreign-Trade Zones Board (Foreign-Trade Zones Board Regulations), Foreign-Trade Zones Board Order No. 1 vom 29. Juni 1935, am 1. Juni 1938 in den "Code of Federal Regulations", Titel 15, Kapitel IV, Teil 400 aufgenommen, mit Änderungen; [4]

(3) Verfahrensvorschriften der Zollverwaltung (Bureau of Customs Regulations) in der Fassung vom 4. Juli 1969, Titel 19, Kapitel I, Teil 30 des Code of Federal Regulations. [5]

---

1) Vgl. Minoletti, S. 8/9.
2) Siehe Thoman, S. 136.
3) Laws, Regulations, and Other Information Relating to Foreign-Trade Zones in the United States, Juni 1966, S. 14 ff.
4) Laws, Regulations ... usw., S. 22 ff.
5) 31st Annual Report of the Foreign-Trade Zones Board.

Das Foreign-Trade Zones Act (FTZ-Act) enthält in 21 "Sections" grundlegende Vorschriften über die Außenhandelszonen. Nachdem in Section 1 die im Gesetz gebrauchten Begriffe definiert worden sind, handelt Section 2 von der Einrichtung und Verteilung der Foreign-Trade Zones. In Section 3 wird ausführlich erläutert, welche Waren in die Foreign-Trade Zones verbracht werden dürfen und welchen Rechtsstatus mit welchen damit verbundenen Folgen sie unter Beachtung gewisser Voraussetzungen einnehmen können (Section 5 besagt, welchen gesetzlichen Vorschriften Schiffe, die in die Foreign-Trade Zones ein- oder auslaufen, unterworfen sind). Die folgenden Sections 6 und 7 beinhalten die Vorschriften für einen Antrag auf Einrichtung einer Foreign-Trade Zone und wann dem Antrag stattzugeben ist. In Section 8 wird der Foreign-Trade Zones Board ermächtigt, besondere Verfahrensvorschriften zu erlassen. Die Frage, welche Anlagen in einer Foreign-Trade Zone vorhanden sein müssen und wer diese zu errichten hat bzw. errichten darf, ist in Sections 12 und 13 geregelt. Über den Benutzerkreis bestimmt Section 14. In Sections 15, 16 und 17 folgen bestimmte Verbote und Vorschriften für den Betrieb und die Verantwortlichkeit der Foreign-Trade Zones. Section 18 schließlich betrifft die Möglichkeit der Entziehung der Genehmigung zum Betrieb der Foreign-Trade Zone und das dabei zu beachtende Verfahren, während Section 19 Strafvorschriften enthält.

Die Foreign-Trade Zones Board Regulations (FTZB-Regulations) enthalten ausführliche Bestimmungen über Pflichten und Befugnisse des Board (Art. 2), Anzahl und Lage der Foreign-Trade Zones (Art. 3), wirtschaftliche, finanzielle und örtliche Voraussetzungen für die Einrichtung einer Zone (Art. 4), die zum Betriebe einer Foreign-Trade Zone berechtigen (Art. 5), Verfahren bei einem Antrag auf Genehmigung einer Foreign-Trade Zone und die Bedingungen, unter denen sie erteilt wird (Art. 6 und 7), Umfang der erlaubten Tätigkeiten in einer Foreign-Trade Zone (Art. 8), die Verwaltung einer Zone (Art. 10) sowie Verfahrensvorschriften für das Foreign-Trade Zones Board (Art. 13).

Die Bureau of Customs Regulations (BoC-Regulations) endlich regeln das genaue Verfahren und die erforderlichen Förmlichkeiten bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren in die bzw. aus den Foreign-Trade Zones sowie bei Behandlungen, Be- und Verarbeitungen von Waren und die Zollüberwachung der Zonen.

3. Eine genaue in die Einzelheiten gehende Definition von Foreign-Trade Zone findet sich in § 400. 101 der Board Regulations. Es heißt dort:

> "Sie (die Foreign-Trade Zone) ist ein abgesondertes, umschlossenes und bewachtes Gebiet in oder in der Nähe eines Eingangshafens, das als öffentliche Einrichtung betrieben wird und in dem sich Anlagen zum Laden, Lö-

schen, Behandeln, Veredeln, Verarbeiten und Ausstellen von Waren sowie zu deren Weiterversendung auf dem Land-, Wasser- oder Luftwege befinden."

4. In Hinblick auf die zollrechtliche Stellung der Foreign-Trade Zones fährt § 400.101 der FTZB-Regulations fort:

> "Alle aus- und inländischen Waren ... können in eine Zone verbracht werden, ohne den Zollgesetzen der Vereinigten Staaten unterworfen zu sein, soweit diese den Eingang von Waren und die Entrichtung von Zoll betreffen." [1]

Die Formulierung zeigt gewisse Anklänge an das deutsche Zollgesetz (§ 2 Abs. 6 S. 2): danach ist in den Freihäfen das Zollrecht nur insoweit nicht wirksam, "als es daran anknüpft, daß Waren Zollgut", also eingeführt, sind. Deutlich geht jedenfalls aus dem zitierten Abschnitt hervor, daß lediglich ein Teil des Zollrechts nicht gilt, die amerikanische Zollhoheit sich also auch auf die Foreign-Trade Zones erstreckt. [2]

Section 3 des Foreign-Trade Zones Act spricht dies nicht ganz so deutlich aus, wenn es dort heißt:

> "Ausländische und einheimische Waren ... können, ohne den Zollgesetzen der Vereinigten Staaten unterworfen zu sein und sofern in diesem Gesetz nichts anderes vorgesehen ist, in eine Zone gebracht werden. ..."

Aus dem Gesetz, insbesondere dem übrigen Section 3, ergibt sich aber, daß die Zollverwaltung in den Foreign-Trade Zones Rechte und Befugnisse hat, daß Waren unter Zollüberwachung gestellt werden können usw., so daß angenommen werden muß, daß sich die Zollhoheit auch auf diese Gebiete erstreckt. In dem oben angedeuteten beschränkten Umfang können sie jedoch als ausländisches Gebiet - soweit das Zollrecht betroffen ist - angesehen werden. Das wird durch die folgenden Erwägungen bestätigt. Werden nämlich einheimische Waren (also Erzeugnisse der Vereinigten Staaten sowie eingeführte Waren, die entweder zollfrei sind oder die erforderlichen Abgaben entrichtet haben; vgl. § 30.1 Buchstabe e der BoC-Regulations) in die Foreign-Trade Zones verbracht, so verlieren sie ihren inländischen Status und werden als ausländische Waren angesehen. [3] Sie müssen daher bei der Wiedereinfuhr in die Vereinigten Staa-

1) Hervorhebungen vom Verfasser.

2) Vgl. dazu auch: Foreign-Trade Zones in the USA, S. 18/19.

3) Wenn nicht ein bestimmtes Verfahren beachtet worden ist und die Waren in der Zone unter Zollüberwachung gestanden haben.

ten verzollt werden, ebenso wie Erzeugnisse der Foreign-Trade Zones. Darüber hinaus gelten Waren, die aus der Foreign-Trade Zone ins Ausland verbracht oder in ihr zerstört bzw. gelagert werden sollen, schon beim Überschreiten der Grenze der Foreign-Trade Zone als exportiert (vgl. Section 3 des Foreign-Trade Zones Act).

Ähnlich wie im deutschen Zollgesetz wird "Zollgebiet" (Customs territory) im Zusammenhang mit Foreign-Trade Zones nicht als Zollhoheitsgebiet verstanden:

> "Zollgebiet (Customs territory) ist das Gebiet der Vereinigten Staaten, in dem die allgemeinen Zollabgabengesetze der Vereinigten Staaten gelten, das aber nicht zu irgendeiner (Foreign-Trade) Zone gehört" (§ 30.1 Buchstabe c der BoC-Regulations).

Sämtliche anderen Gesetze der Vereinigten Staaten gelten auch in den Foreign-Trade Zones. [1]

III. Einrichtung und Aufhebung der Foreign-Trade Zones, Änderung der Grenzen

1. Gemäß Section 2 Abschnitt (a) des Foreign-Trade Zones Act ist die Befugnis, Genehmigungen zur Einrichtung und zum Betrieb von Foreign-Trade Zones zu erteilen, dem Foreign-Trade Zones Board übertragen. Neue Foreign-Trade Zones bedürfen somit keines weiteren Aktes der Legislative.

Jeder Eingangshafen (port of entry) hat Anspruch auf wenigstens eine Zone. Wenn er in mehreren Bundesstaaaten gelegen ist, besteht dieser Anspruch für jeden der Staaten, und wenn zwei durch Wasser getrennte Städte in einem Eingangshafen zusammengefaßt sind, gilt Entsprechendes für die beiden Städte (vgl. Section 2 Abschnitt b des FTZ-Act; §§ 400.300, 301 und 302 der FTZB-Regulations).

Anträge auf Genehmigung einer Foreign-Trade Zone können von Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts gestellt werden (§ 400.500 FTZB-Regulations). Körperschaften des öffentlichen Rechts sind in diesem Zusammenhang Bundesstaaten oder deren politische Unterabteilungen, Stadtgemeinden, öffentliche Behörden eines Staates oder deren politische Unterabteilungen usw. (Section 1 Abschnitt e des FTZ-Act), während Körperschaft des Privatrechts jede Körperschaft (mit Ausnahme der öffentlich-rechtlichen) ist, die zum Zweck

---

1) Laws, Regulations ... usw., S. 12.

der Einrichtung, des Betriebes und der Unterhaltung einer Foreign-Trade Zone gebildet und dazu durch besonderes Gesetz des Staates, in dem die Zone eingerichtet werden soll, ermächtigt wird (Section 1 Abschnitt f des FTZ-Act).

Bei Stellung des Antrages sind in einem bestimmten Verfahren Unterlagen über Lage und Größe der Land- und Wasserflächen der geplanten Zone, Art und Weise der Abgrenzung vom Zollgebiet, die Eignung des Gebietes für die Zone, Umfang und Art der geplanten Einrichtungen, die Finanzierung des Projektes sowie verschiedene andere Dinge beizubringen (vgl. Section 6 der FTZ-Act). [1] Die genauen Vorschriften über Form und Inhalt des Antrages sind in §§ 400. 600 bis 606 der FTZB-Regulations enthalten.

Ein besonders ernannter "Examiner" stellt die eingereichten Unterlagen zusammen und nimmt eine erste Prüfung vor, ob sie den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen. Sodann prüft ein Ausschuß, dem der "Examiner" vorsteht, den Antrag auf Genehmigung gründlich und berichtet dem Foreign-Trade Zones Board (vgl. §§ 400. 1308 ff. der FTZB-Regulations).

Wenn das Foreign-Trade Zones Board die eingereichten Pläne als ausreichend und geeignet für die Zwecke einer Foreign-Trade Zone ansieht, ist es gehalten, die Genehmigung zu erteilen (siehe Section 7 FTZ-Act). Handelt es sich bei dem Antragsteller um eine privatrechtliche Körperschaft, so wird das Foreign-Trade Zones Board die Zone nur genehmigen, wenn diese Körperschaft zuvor durch einen Akt der gesetzgebenden Gewalt des betreffenden Bundesstaats zur Einrichtung

---

1) Für eine an Wasser grenzende Foreign-Trade Zone (die Freihäfen im Sinne dieser Untersuchung sind) werden gemäß § 400. 402 Abschnitt (a) der FTZB-Regulations folgende Einrichtungen verlangt:
Ausreichende Hafenanlagen für im Außenhandel beschäftigte Schiffe; Kais und Löschplätze, die der Art der an ihnen umgeschlagenen Güter entsprechen; Festmachemöglichkeiten für Schiffe während der Umschlagstätigkeit oder während des Wartens auf einen Liegeplatz; Kaischuppen zum Schutz der zum Verladen bestimmten Güter; Lagerhäuser, die den Anforderungen der zu lagernden Güter und der Bestimmungen des Schatzministeriums zur Sicherung der Abgaben gerecht werden; Transportverbindungen zu dem übrigen Gebiet der Vereinigten Staaten; Bunkermöglichkeiten für die Schiffe; Anlagen zur Energieversorgung der Zone; Wasser- und Abwasseranlagen; Feuerschutzanlagen; Verwaltungs- und Wohngebäude für die Beamten der Vereinigten Staaten, der Bundesstaaten oder Stadtgemeinden, deren Anwesenheit in der Zone erforderlich ist; ausreichende Anlagen zur Abgrenzung der Zone vom Zollgebiet; sanitäre Anlagen sowie Anlagen zur Desinfektion von Gütern.

und zum Betriebe einer Foreign-Trade Zone ermächtigt worden ist (§ 400. 501 FTZB-Regulations). Im übrigen wird Körperschaften des öffentlichen Rechts bei der Erteilung von Genehmigungen der Vorzug gegeben (vgl. Section 2 (c) des FTZ-Act, § 400. 502 der FTZB-Regulations).

Neben diesen Foreign-Trade Zones, die dem "port of entry" zustehen, können noch weitere, für allgemeine Zwecke bestimmte Zonen sowie Zonen und Sub-Zonen für besondere Zwecke (etwa Lagerung, Behandlung, Verarbeitung oder Ausstellung von Waren) genehmigt werden, wenn das Foreign-Trade Zones Board die bestehenden Zonen als nicht ausreichend für die Bedürfnisse des Handels im allgemeinen oder im Hinblick auf die besonderen Zwecke erachtet (Section 2 (b) des FTZ-Act, §§ 400. 303 und 304 der FTZB-Regulations).

2. Bei wiederholten willkürlichen Verstößen gegen die Vorschriften des Foreign-Trade Zones Act durch den Inhaber der Genehmigung kann das Foreign-Trade Zones Board diese widerrufen (Section 18 (q) des FTZ-Act). Der Inhaber der Genehmigung ist zuvor zu hören. Gegen den Widerruf der Genehmigung stehen ihm Rechtsmittel nach Maßgabe von Section 18 (c) des FTZ-Act zu.

Auch Erweiterungen oder Verkleinerungen von bereits bestehenden Zonen werden vom Foreign-Trade Zones Board auf Antrag vorgenommen. Dabei ist das gleiche Verfahren wie beim ursprünglichen Antrag auf Genehmigung einer Zone zu beachten (§ 400. 602 der FTZB-Regulations).

IV. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Für Schiffe, die die Foreign-Trade Zones von See anlaufen, gibt es keine Erleichterungen bei der Zollabfertigung gegenüber den Seezollhäfen, insbesondere ist eine Einklarierung erforderlich. Das ergibt sich aus Section 5 des FTZ-Act:

> "Fahrzeuge (Schiffe), die in die Zone einfahren oder sie verlassen, unterliegen allen Gesetzen der Vereinigten Staaten. . . . "

Entsprechend lautet § 30. 8 Abschnitt (b) der Bureau of Customs Regulations:

> "Keine Stelle in dem FTZ-Act oder den Regulations soll dahin ausgelegt werden, daß Fahrzeuge, die in eine Zone eingehen, sich in ihr befinden

oder sie verlassen, von der Anwendung anderer geltender Gesetze und Verordnungen ausgenommen sind. "

b) Jede Art von Waren darf in die Foreign-Trade Zones verbracht werden, ausländische Waren entweder direkt mit dem einführenden Schiff oder auf dem Landwege von dem Löschplatz des einführenden Schiffes im Zollgebiet (siehe § 30. 7 BoC-Regulations). In jedem Fall sind die Zollbehörden auf Grund der Einklarierung über die an Bord befindlichen Waren unterrichtet. [1]

Sowohl für einheimische als auch ausländische Waren müssen besondere Anträge (Zone Form D und ein Zollantrag, Section 30. 12 BoC-Regulations) auf Erlaubnis zur Einfuhr in die Zone gestellt werden. Dabei ist anzugeben, welchen zollrechtlichen Status die Waren innerhalb der Zone einnehmen sollen: den Status sogenannten privilegierten bzw. nicht-privilegierten ausländischen oder einheimischen Gutes oder den Status sogenannten "zone-restricted" Gutes (auf die Zone beschränkten Gutes), vgl. Section 3 FTZ-Act, § 300. 804 FTZB-Regulations.

(1) Privilegiertes ausländisches Gut (privileged foreign merchandise):
Diesen Status können ausländische Waren beim Eingang in die Zone oder später erhalten, wenn keine ihre zolltarifliche Einstufung verändernde Behandlung oder Verarbeitung vorangegangen ist (§ 30. 21 BoC-Regulations).

Die für die Waren zu entrichtenden Zölle und Abgaben werden nach Schätzung des Wertes und tariflicher Einstufung festgesetzt. Allerdings sind sie erst dann zu zahlen, wenn die Waren in das Zollgebiet verbracht werden. Auch bei nachträglicher Behandlung oder Verarbeitung der Waren oder Inkrafttreten eines anderen Tarifes ändert sich die Höhe der zu entrichtenden Abgaben nicht mehr. Der Wiederexport in das Ausland ist möglich; in diesem Fall brauchen keine Zölle gezahlt zu werden. [2]

(2) Nicht-privilegiertes ausländisches Gut (nonprivileged foreign merchandise):
Hierunter fallen zunächst alle ausländischen Waren, die nicht den Status des privilegierten ausländischen Gutes erworben haben.
Zölle und Abgaben sind für sie erst beim Verbringen der Ware in das Zollgebiet nach Maßgabe des zu der Zeit geltenden Tarifs festzusetzen und zu entrichten. Der Wiederexport ist möglich.

---

1) Vgl. Foreign-Trade Zones in the USA, S. 20.
2) Vgl. zu privilegiertem und nicht-privilegiertem ausländischen Gut: Foreign-Trade Zones in the USA, S. 20/21.

Weiter gehören zum nicht-privilegierten ausländischen Gut einheimische Waren, die ihren inländischen Charakter verloren haben (§ 30. 23 BoC-Regulations).

(3) Privilegiertes einheimisches Gut (privileged domestic merchandise):
Produkte der Vereinigten Staaten sowie eingeführte Waren, die entweder zollfrei waren oder alle Abgaben gezahlt haben, können den Status privilegierten einheimischen Gutes erhalten (§ 30. 22 BoC-Regulations).

Das bedeutet, daß die Waren unter Zollüberwachung stehen und ohne Beachtung von Mengenkontingenten, ohne Zahlung von Zöllen oder sonstigen Abgaben wieder in das Zollgebiet verbracht werden können.

(4) Nicht-privilegiertes einheimisches Gut (nonprivileged domestic merchandise):
Alle Waren, die den Status des "privilegierten einheimischen Gutes" hätten erhalten können, für die aber kein entsprechender Antrag gestellt worden ist, werden nicht-privilegiertes einheimisches Gut (§ 30. 24 BoC-Regulations). Sie werden demzufolge beim Wiedereingang in das Zollgebiet nach ihrem derzeitigen Zustand und Charakter geschätzt und tariflich eingestuft.

(5) Zone-restricted merchandise:
Diesen Status können Waren erhalten, die aus dem Zollgebiet in die Foreign-Trade Zone verbracht worden sind, um von dort exportiert bzw. dort zerstört oder gelagert zu werden (§ 30. 25 BoC-Regulations).

In erster Linie gilt dies für Waren, die im Hinblick auf die Rückzahlung von zuvor gezahlten Einfuhrzöllen, Exportvergütungen o. ä. als exportiert gelten sollen, ohne in das eigentliche Ausland transportiert zu werden. Dazu sind alle Zollformalitäten zu beachten, die allgemein beim Export von Waren gelten. Die Güter können nur dann in das Zollgebiet zurückgebracht werden, wenn dies nach Ansicht des Foreign-Trade Zones Board im öffentlichen Interesse liegt.

c) Alle Waren - unabhängig von ihrem Status in der Zone - können unbegrenzt gelagert und in das Ausland exportiert werden (§ 30. 41 BoC-Regulations).

Die in einer Foreign-Trade Zone befindlichen Waren stehen nach Maßgabe von § 30. 31 BoC-Regulations unter Zollaufsicht. Der Leiter des Zollbezirks (district director) kann die getrennte Lagerung von Waren verlangen, sofern ihm das zur Wahrung der Zollbelange erforderlich scheint. Ferner ist er darüber auf dem laufenden zu halten, wo die verschiedenen Waren gelagert werden und ob irgendwelche Schäden oder Verluste aufgetreten sind. Sowohl beim Eingang der Waren in die Zone als auch zu jedem späteren Zeitpunkt kann der "district director" eine Untersuchung der Waren vornehmen lassen (§ 30. 6 BoC-Regulations).

2. Handel und Transport

a) Seit jeher können die in den Foreign-Trade Zones befindlichen Waren unbeschränkt verkauft werden. Das damit in Zusammenhang stehende Recht auf öffentliche Ausstellung der Waren ist allerdings erst 1950 (mit Wirkung von 1952 an) durch das sogenannte "Boggs Amendment" gestattet worden. Seit Inkrafttreten dieses "amendment" zum Foreign-Trade Zones Act können potentielle Käufer Muster der in die Zonen verbrachten Waren prüfen, bevor sie sich zum Kauf entschließen.

Das Ausstellen von Waren darf nur mit Genehmigung des (Zoll-) "district directors" erfolgen. Der darauf gerichtete Antrag hat Angaben über die Art der beabsichtigten Tätigkeit, den Ort, an dem sie stattfinden soll, und die betroffenen Güter zu enthalten (§ 30. 32 Abschnitt a BoC-Regulations).

Kleinhandel kann in den Zonen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Foreign-Trade Zones Board betrieben werden, und zwar ausschließlich mit Waren aus dem freien Verkehr des Zollgebiets (Section 15 Abschnitt d FTZ-Act, § 400. 808 FTZB-Regulations). Schiffsproviant und -ausrüstungsgegenstände sowie Reparaturmaterial dürfen hingegen ohne Entrichtung von Zöllen und sonstigen Abgaben auf Schiffe geliefert werden, wenn dies auch im Zollgebiet möglich ist. Dabei sind die gleichen Formalitäten wie im Zollgebiet zu beachten (§ 30. 42 BoC-Regulations).

b) Zum Transport von Waren, der innerhalb einer Zone ohne Beschränkungen möglich ist, sei folgendes vermerkt. Sollen Waren in der Zone gelöscht und unmittelbar in das Zollgebiet oder umgekehrt aus dem Zollgebiet in die Zone verbracht werden, um unmittelbar verladen zu werden, so ist ein dementsprechender Antrag zu stellen, und die Waren sind in jeder Hinsicht so zu behandeln, als ob das Laden oder Löschen im Zollgebiet stattfinden würde (§ 30. 14 BoC-Regulations). Ein Antrag auf Aufnahme in die Zone (Zone Form D) erübrigt sich.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Die Waren können sämtlichen Behandlungen unterzogen werden, wenn zuvor die Erlaubnis des "district directors" als Vertreter des Foreign-Trade Zones Board eingeholt worden ist (§ 400. 803 FTZB-Regulations; § 30. 32 i. V. m. § 30. 2 BoC-Regulations). In § 400. 803 sind beispielhaft aufgeführt: Auspacken, Umpacken, Zusammenstellen, Verteilen, Sortieren, Einstufen, Reinigen und Mischen.

Auf Grund des schon erwähnten "Boggs Amendment" ist in den amerikanischen Foreign-Trade Zones mit nur wenigen Ausnahmen jede Art der Behandlung sowie

Veredelung und Verarbeitung von Waren möglich. Vorher bestand lediglich das Recht auf Behandlung (manipulation), das aber die schwierige Frage aufwarf, wie diese Tätigkeit von der Verarbeitung (manufacture) abzugrenzen ist. Mit der Gleichstellung von Behandlungen und Verarbeitung von Waren ist dieses Problem weggefallen. [1]

Sowohl ausländische als auch einheimische Waren dürfen be- und verarbeitet werden. Wie bei der Ausstellung und Behandlung von Waren ist ein Antrag auf Genehmigung beim district director der Zollverwaltung zu stellen, der folgende Punkte umfassen muß:

(a) eine vollständige Beschreibung der beabsichtigten Tätigkeit;

(b) die Angabe des genauen Ortes in der Zone, an dem die Tätigkeit vorgenommen werden soll;

(c) die Identifizierung der betroffenen Waren mittels Kolli-Nummer, Markierungen und Nummern der Packstücke, Beschreibung, Mengenangabe und Zonen-Status;

(d) die Angabe, ob Waren des einen Zonen-Status mit solchen eines anderen Zonen-Status zusammengepackt, gemischt oder verbunden werden sollen.

Weiterhin ist über die Tätigkeit nach Maßgabe des Abschnitts (d) von § 30. 32 BoC-Regulations Buch zu führen. Geringe Unterschiede in der Buchführungspflicht im Hinblick darauf, ob privilegierte oder nicht-privilegierte Waren verarbeitet werden, sind darin begründet, daß erstere beim Verbringen in das Zollgebiet begünstigt sind (vgl. oben).

Die ausnahmsweise nicht gestatteten Tätigkeiten betreffen Produkte, die entweder mit Abgaben nach dem Internal Revenue Code belegt sind (insbesondere Tabak, Margarine, Butter, Spirituosen und Zucker; das Prüfen, Probeziehen, Reifen, Sortieren und Umpacken von Tabak ist jedoch erlaubt) oder der Aufsicht nach dem Tarif Act unterliegen (u. a. Uhren; das Einbauen ausländischer Uhrwerke in einheimische Gehäuse ist gestattet.) [2]

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Zollfreie ausländische Waren dürfen in den Foreign-Trade Zones zwar nicht verbraucht werden, wohl aber ist es möglich, ausländische Maschinen ohne

1) Foreign-Trade Zones in the USA, S. 22.
2) Foreign-Trade Zones in the USA, S. 22/23.

Verzollung zeitlich unbegrenzt zu gebrauchen und sie später eventuell wieder in das Ausland zurückzubringen.

5. Verbote und Beschränkungen; Überwachung der Foreign-Trade Zones

a) Die Foreign-Trade Zones müssen von den sie umgebenden Landflächen des Zollgebiets durch einen Zaun abgetrennt werden, für den besondere Erfordernisse und Maße in § 400.403 FTZB-Regulations vorgeschrieben sind. Zäune sowie andere Abgrenzungslinien der Zonen sind nach Weisung des "district directors" zu beleuchten. Der Personenverkehr von und nach den Zonen darf nur die dafür vorgesehenen Tore benutzen, das Betreten oder Verlassen der Zonen auf dem Wasserwege ist nicht gestattet. Davon ausgenommen sind selbstverständlich Schiffsbesatzungen, Passagiere und Lotsen, aber auch Beamte der Bundesregierung. Ebenfalls ausgenommen sind die Besatzungen von Bunkerbooten, Wasserbooten, Schleppern usw. (vgl. § 400.810 FTZB-Regulations). Personen, die die Foreign-Trade Zones betreten oder verlassen, können untersucht werden.

Hinzu kommen das Wohnverbot und das grundsätzliche Verbot des Kleinhandels. Vom Wohnverbot ausgenommen sind lediglich Bundes-, Bundesstaats- oder Kommunalbeamte, deren dauernde Anwesenheit in den Zonen vom Foreign-Trade Zones Board für notwendig gehalten wird (Section 15 (a) FTZ-Act, § 400.809 FTZB-Regulations), Kleinhandel ist nur mit Ausnahmegenehmigung des Foreign Trade Zones Board möglich (Section 15 (d) FTZ-Act, § 400.808 FTZB-Regulations).

b) Die Foreign-Trade Zones stehen unter relativ starker staatlicher Aufsicht, wie sich aus der Darstellung in den vorangegangenen Abschnitten ergibt: für alle Waren ist ein Antrag auf Erlaubnis zur Einfuhr in die Zone zu stellen; die Waren können jederzeit auf Verlangen des "district directors of customs" untersucht werden; Ausstellen, Behandeln und Verarbeiten von Waren bedarf der Genehmigung des "district directors"; Behandeln und Verarbeiten von Waren unterliegen einer Buchführungspflicht usw.

Der Schiffsverkehr ist ohnehin den normalen Abfertigungsformalitäten unterworfen; und Waren, die, ohne aus den Foreign-Trade Zones zu stammen oder für sie bestimmt zu sein, ein- oder ausgeladen werden, sind so zu behandeln, als ob dies im Zollgebiet geschähe.

V. Die Verwaltung der US-amerikanischen Foreign-Trade Zones

1. Zollrechtliche Verwaltung

Die geschilderten mannigfachen Aufgaben im Zusammenhang mit der Einfuhr bzw. Ausfuhr von Waren in bzw. aus den Foreign-Trade Zones und ihre Überwachung im Innern der Zonen zur Sicherung der Zollbelange obliegen der Zollverwaltung.

Gemäß Section 4 FTZ-Act soll der Schatzminister (Secretary of the Treasury) die dazu erforderlichen Zollbeamten bestellen. Diese Aufgabe ist entsprechend § 30.3 BoC-Regulations dem "district director of customs" übertragen, in dessen Bezirk die Foreign-Trade Zone liegt.

Eine Besonderheit der Foreign-Trade Zones in den USA ist, daß die Kosten für die Aufrechterhaltung des Zolldienstes in den Zonen von dem Inhaber der Genehmigung zum Betriebe der Zone zu tragen sind. Diese Kosten, einschließlich etwaiger Überstunden- oder Sonntagsentgelte sind monatlich an den "district director" zu entrichten (§ 400.814 FTZB-Regulations, vgl. auch Section 14 FTZ-Act).

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Zu der Verwaltung der Foreign-Trade Zones heißt es in § 400.1000 FTZB-Regulations:

> "Die Zone soll von dem Inhaber der Genehmigung (grantee) betrieben, unterhalten und verwaltet werden unter
> (a) der Überwachung, Leitung und Kontrolle des Board in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Gesetzes (FTZ-Act) und den Verfahrensvorschriften des Foreign-Trade Zones Board in diesem Teil 400 (des Code of Federal Regulations),
> (b) den Verfahrensvorschriften des Bureau of Customs betreffend den Schutz der Abgaben in den Foreign-Trade Zones und aller anderen Gesetze, Verfahrensvorschriften oder Anweisungen, die auszuführen die Zollbehörden angewiesen oder ermächtigt sind,
> (c) solchen anderen anzuwendenden Gesetzen sowie den zu ihrer Durchführung erlassenen Verfahrensvorschriften anderer Bundesbehörden und
> (d) den Vorschriften und Tarifen, die von dem Inhaber der Genehmigung festgesetzt und vom Foreign-Trade Zones Board genehmigt worden sind. Der "district director of customs", in dessen Bezirk die Zone liegt, soll

neben seinen Aufgaben im Rahmen der Zollverwaltung der Zone als örtlicher Vertreter des Foreign-Trade Zones Board vorstehen. Er kann den "District engineer" und örtliche Vertreter anderer Regierungsbehörden in Fragen des Betriebes, der Unterhaltung und Verwaltung zu Rate ziehen." [1]

Für alle Foreign-Trade Zones ist somit das Foreign-Trade Zones Board die oberste, gemeinsame Verwaltungsbehörde. Es besteht aus dem Handelsminister (Secretary of Commerce) als Vorsitzendem und ausführendem Organ sowie dem Schatzminister und dem Heeresminister (Secretary of the Army).

Zu den Aufgaben und Befugnissen des Foreign-Trade Zones Board gehören:

(a) Genehmigungen zur Einrichtung und zum Betriebe von Foreign-Trade Zones zu erteilen;

(b) Ausführungsvorschriften für die Einrichtung und den Betrieb der Zonen zu erlassen;

(c) Tarife für die Dienstleistungen in den Zonen zu genehmigen;

(d) die Einhaltung seiner eigenen Vorschriften sowie der anderer Behörden zu überwachen;

(e) Vorschriften über die Art und Weise der Buchführung in den Zonen zu erlassen;

(f) jährlich Berichte der Inhaber der Genehmigungen über Tätigkeiten, Einnahmen und Ausgaben einzuholen;

(g) Örtlichkeiten, Tätigkeiten und Bücher des Inhabers der Genehmigung zu besichtigen und zu überprüfen;

(h) Strafen bis zu 1000 US-Dollar pro Tag für Verletzungen des Foreign-Trade Zones Act oder der Ausführungsvorschriften aufzuerlegen;

(i) Genehmigungen bei willkürlichen Verletzungen des Gesetzes zu widerrufen;

(j) einheitliche Vorschriften für die Errichtung von Gebäuden durch andere als den Inhaber der Genehmigung zu erlassen und

(k) dem Kongreß jeweils am ersten Tage der regulären Sitzungsperiode einen Bericht über die Tätigkeiten und finanzielle Lage der Foreign-Trade Zones vorzulegen
(vgl. § 400.200 FTZB-Regulations).

---

1) Hervorhebungen vom Verfasser.

Der Vorsitzende des Foreign-Trade Zones Board hat einen "Executive Secretary" zu bestellen, der die laufenden Geschäfte (Planung der Sitzungen des Board, Ausführung seiner Entscheidungen, Unterbreitung von Vorschlägen usw.) wahrnimmt.

Jedes Mitglied bestimmt einen Beisitzer, die zusammen das "Committee of Alternates" bilden. Dieses Committee hat alle Angelegenheiten zur Vorlage beim Foreign-Trade Zones Board vorzubereiten. Außerdem finden vor ihm die Anhörungen (hearings) statt, die vom Board angeordnet werden (§ 400.1302 FTZB-Regulations).

Ein weiteres - allerdings nicht ständiges - Organ der Foreign-Trade Zones-Verwaltung ist das "Examiners Committee", das zur Überprüfung von Anträgen auf Genehmigung für eine Zone eingesetzt wird. Es besteht aus dem vom Executive Secretary ernannten "Examiner", dem "District director of customs" und dem "District Engineer", in deren Bezirk die beantragte Foreign-Trade Zone liegen soll. Die Ergebnisse des "Examiners Committee" werden dem Foreign-Trade Zones Board zur endgültigen Entscheidung übermittelt (§§ 400.1307 ff. FTZB-Regulations; vgl. S. 304/305.

Wie schon zuvor erwähnt, kann die Genehmigung zur Einrichtung und zum Betriebe von Foreign-Trade Zones öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Körperschaften verliehen werden. Es gibt also jeweils einen "Lizenznehmer". Diese haben die Zonen als öffentliche Einrichtungen ("public utilities") zu verwalten (Section 14 FTZ-Act, § 400.1003 FTZB-Regulations). Das bedeutet u. a., daß der Inhaber der Genehmigung alle, die die Zone und ihre Einrichtungen benutzen wollen, gleich zu behandeln hat.

Der eigentliche wirtschaftliche Betrieb der Zone kann von dem Inhaber der Genehmigung auf vertraglicher Basis auf ein anderes Unternehmen übertragen werden. Von dieser Möglichkeit ist in verschiedenen Fällen Gebrauch gemacht worden. Nicht möglich ist jedoch eine Übertragung der Genehmigung selbst auf eine andere Person oder Institution (Section 17 FTZ-Act).

Alle Anlagen und Gebäude der Foreign-Trade Zone sind von dem Inhaber der Genehmigung auf eigene Kosten zu errichten und zu unterhalten (Section 12 FTZ-Act, § 400.900 FTZB-Regulations). Allerdings dürfen auch andere Personen oder Unternehmen Gebäude in der Zone errichten. Dazu ist aber die Billigung des Foreign-Trade Zones Board erforderlich (§ 400.815 FTZB-Regulations).

Im folgenden soll auf die Genehmigungsinhaber der verschiedenen Foreign-Trade Zones, die als Freihäfen und Hafenfreizonen im Sinne der Einleitung aufzufassen sind, sowie die sie wirtschaftlich betreibenden Unternehmen im einzelnen eingegangen werden.

Foreign-Trade Zone No. 1 (New York):

Inhaber der Genehmigung: City of New York
Wirtschaftlicher Betrieb vertraglich übertragen auf: International Free Zone Management Corporation (seit 1. Juli 1968, von 1937 bis 1968 war es New York Foreign-Trade Zone Operators, Inc.). Dieses Unternehmen kann gegenüber der Bundesregierung als Vertreter der Stadt auftreten, ist ansonsten aber dem Department of Marine and Aviation der Stadt New York verantwortlich. [1)]

Die Foreign-Trade Zone von New York ist die größte der zur Zeit bestehenden und außer der Foreign-Trade Zone von Honolulu die einzige mit eigenen Hafenanlagen. Sie liegt auf Staten Island und umfaßt die Piers 15 und 16. Es wird jedoch geplant, die Zone an einen anderen Ort zu verlegen.

Foreign-Trade Zone No. 2 (New Orleans):

Inhaber der Genehmigung: Board of Commissioners of the Port of New Orleans (Behörde des Bundesstaats Louisiana)
Wirtschaftlicher Betrieb: dto.

Die etwa 75.400 m^2 große Zone liegt in unmittelbarer Nähe der Hafenanlagen auf dem linken Ufer des Mississippi und ist ein integrierender Teil des Hafens von New Orleans. Dies ist durch die Identität von Hafenverwaltung und Foreign-Trade Zone Verwaltung gewahrt.

Daneben besteht die "Sub-Zone 2 B" (19.000 m^2 Fläche), die vom Board of Commissioners an Equitable-Higgins Shipyard, Inc. zum Betrieb verpachtet ist. Dieses Unternehmen baut dort u. a. LASH-barges [2)] aus ausländischem Stahl. Eine Sub-Zone 2 A ist zwar seit geraumer Zeit genehmigt, aber nicht in Betrieb.

Foreign-Trade Zone No. 3 (San Francisco)

Inhaber der Genehmigung: San Francisco Port Commission (städtische Behörde)
Wirtschaftlicher Betrieb teilweise vertraglich übertragen auf: West Coast Terminal, Inc. Dieses Unternehmen betreibt ein etwa 5.530 m^2 großes Lagerhaus in der Nähe der Piers 44 - 46. Der zweite Teil der Foreign-Trade Zone No. 3 hat eine Grundfläche von etwa 4.900 m^2 und ist von der San Francisco Port Commission an interessierte Unternehmen vermietet, die dort Waren behandeln und verarbeiten.

1) Vgl. Fair, Port Administration, S. 129, Fußnote 7.
2) LASH ist ein neuartiges Seetransportsystem (Lighter Aboard Ship). Kleine Leichter oder Schuten (barges) werden an Bord eines Mutterschiffes transportiert.

Foreign-Trade Zone No. 5 (Seattle):

Inhaber der Genehmigung: Port of Seattle Commission (eine städtische Behörde)
Wirtschaftlicher Betrieb: dto.

Die Foreign-Trade Zone ist in der Nähe von Terminal 20 auf der sogenannten "Harbor Island" gelegen und umfaßt etwa 2. 430 m^2 gedeckte sowie 882 m^2 offene Lagerfläche.

Foreign-Trade Zone No. 8 (Toledo):

Inhaber der Genehmigung: Toledo-Lucas County Port Authority
Wirtschaftlicher Betrieb vertraglich übertragen auf: Toledo Foreign-Trade Zone Operators, Inc., ein Zweigunternehmen der DeBartolo Corporation, Youngstown, Ohio. Die im Bereich des dem internationalen Verkehr gewidmeten Teils des Hafens von Toledo liegende Foreign-Trade Zone hat eine Grundfläche von etwa 38. 500 m^2.

Foreign-Trade Zone No. 9 (Honolulu):

Inhaber der Genehmigung: State of Hawaii
Wirtschaftlicher Betrieb: dto.

Die Foreign-Trade Zone von Honolulu hat wie die von New York eigene Hafenanlagen. Sie besteht aus dem Pier 39 und hat eine Fläche von etwa 19. 700 m^2.

Noch nicht in Tätigkeit:

Foreign-Trade Zone No. 10 (Bangor)

Inhaber der Genehmigung: Bay County Board of Supervisors

Foreign-Trade Zone No. 11 (Bayonne)

Inhaber der Genehmigung: New Jersey Foreign-Trade Zone (eine privatrechtliche Körperschaft).

ABSCHNITT 23
Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Freihäfen und Hafenfreizonen in Amerika, mit Ausnahme der USA

Freihäfen und Hafenfreizonen sind in keinem Teil der Welt so verbreitet wie in Zentral- und Südamerika, mit Ausnahme Europas. In fast allen Staaten besteht die Möglichkeit, derartige Einrichtungen zu schaffen, und viele haben davon Gebrauch gemacht.

Schon im 19. Jahrhundert gab es hier "Freihäfen", deren Privilegien darin bestanden, daß Waren über diese Häfen für eine gewisse Zeit zollfrei importiert werden durften. Gleichzeitig bedeutete "Freihafen" aber auch, daß der Hafen für den Verkehr mit dem Ausland freigegeben war, "Freihafen" also im Gegensatz zum "geschlossenen Hafen".

Das erste Freihafengesetz im modernen Sinne wurde 1907 in Argentinien erlassen (Gesetz Nr. 5142 vom 9. Oktober 1907), [1] das die Einrichtung von Freigebieten im Hafen von La Plata und einem Hafen der Provinz Santa Fé vorsah. Die Freizone im Hafen von La Plata wurde nach einer Mitteilung im Deutschen Handels-Archiv [2] am 17. Juli 1910 eröffnet. 1910 bzw. 1911 wurde schließlich die Einrichtung ähnlicher Freigebiete in den Häfen von Rosario [3] und Concepcion del Uruguay [4] verfügt.

In Argentinien bestehen heute keine Freihäfen und Hafenfreizonen im Sinne dieser Untersuchung. [5]

Ein ähnliches Freigebiet wie das von La Plata wurde in Brasilien durch ein Gesetz von 1921 auf der Regierungsinsel im Hafen von Rio de Janeiro gegründet. [6] Soweit ermittelt werden konnte, hat es nie seinen Betrieb aufgenommen.

Rund 35 Jahre später wurde durch Gesetz Nr. 3137 vom 6. Juni 1957 [7] eine Freihafenzone in Manaus (Amazonas) gegründet, die wenigstens eine Fläche von 200 ha haben sollte. Wie es in Art. 1 des Gesetzes heißt, sollte sie zur Lage-

1) Auszugsweise deutsche Übersetzung DHA 1908, S. 43.
2) DHA 1910, S. 1292.
3) DHA 1910, S. 1292.
4) DHA 1911, S. 114.
5) Vgl. Puerto de Santa Fé - Zona Franca, in: Marino, Dezember 1965, S. 11.
6) Vgl. DHA 1923, S. 242.
7) Deutsche Übersetzung DHA 1960, S. 766.

rung, Verwahrung, Veredelung und Entnahme aus dem Ausland stammender Waren und Erzeugnisse dienen, die zum Verbrauch innerhalb des Amazonasbeckens sowie der interessierten Nachbarstaaten Brasiliens oder der Anrainerstaaten der Nebenflüsse des Amazonas bestimmt waren. Da die Zone jedoch nicht den erwünschten wirtschaftlichen Aufschwung mit sich brachte - insbesondere die gewerbliche Tätigkeit blieb aus -, wurde durch Gesetzesdekret Nr. 288 vom 28. Februar 1967 [1] die gesamte Stadt Manaus und ihr umliegendes Gebiet mit dem Privileg der Zollfreiheit für fast alle Waren und bestimmten Steuervergünstigungen ausgestattet. Zweck der so umgewandelten "Zona Franca de Manaus", die in gleicher Form auch heute noch besteht, ist gemäß Art. 1 des Gesetzesdekrets, "im Innern des Amazonasgebietes ein Zentrum für Industrie, Handel und Landwirtschaft zu errichten, das wirtschaftlich so ausgestattet ist, daß ihm in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten und der großen Entfernungen, in denen sich die Verbrauchszentren für seine Erzeugnisse befinden, eine Entwicklung ermöglicht wird." Die zollfrei eingeführten Waren sind daher u. a. ausdrücklich zum Verbrauch und Gebrauch im Bereich der Zone (heute etwa 10.000 km^2 groß) bestimmt. Von der Zoll- und Steuerbefreiung ausgenommen sind Waffen und Munition, Parfüme, Tabak, alkoholische Getränke und Personenkraftwagen. Diese Liste kann jederzeit durch Dekret erweitert werden.

In ihrer heutigen Ausgestaltung ist die "Zona Franca de Manaus" nicht mehr als Freihafen oder Hafenfreizone im Sinne dieser Untersuchung anzusehen.

In Uruguay gehen die Bestrebungen, Freihäfen einzurichten, gleichfalls bis in die 20er Jahre zurück. 1923 und 1931 ergingen entsprechende Gesetze. [2] Wenige Jahre nach dem 2. Weltkrieg, 1949, wurde ein neues Gesetz verabschiedet, das noch heute Grundlage für die beiden bestehenden Freizonen in Nueva Palmira und Colonia (La Plata) ist, die 1957 den Betrieb aufnahmen.

Ein Dekret vom 24. September 1920 [3] sah zum ersten Mal die Einrichtung von Freihäfen in Mexiko vor nach europäischem Vorbild, und zwar in Salina Cruz, Puerto Mexico (Coatzacoalcos) und Guaymas (Golf v. Kalifornien). [4] Die Häfen von Salina Cruz am Pazifik und Puerto Mexico am Golf von Mexiko mit Zugang zum Atlantik, hatte man gewählt, da sie die Endpunkte der Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec bildeten. Da man die klimatischen Bedingungen in Puerto Mexico und Salina Cruz für gewisse Industrien ungünstig hielt, sollte eine "neutrale Zone" oder Freihafen im Landesinnern in der Nähe

1) Diario Oficial vom 28. Februar 1967, S. 2464.
2) Vgl. DHA 1924, S. 1686 und Port Development, S. 89.
3) Diario Oficial vom 11. Oktober 1920.
4) Vgl. Mexican Free Ports, S. 36, und Confederación de Camaras Industriales, "Puertos Libres Mexicanos", S. 8.

der Eisenbahn in einem kühleren Klima hinzukommen (Matias Romero). Zu den Gründen für die Einrichtung der Freihäfen und ihrer Zweckbestimmung heißt es in der Präambel zu dem Dekret von 1920:

> "Die geographische Lage des Isthmus von Tehuantepec macht diesen Ort geeignet für kommerzielle Transport- und Verteilungszwecke zwischen Europa und den Ländern des Orients ebenso wie zwischen Nord- und Südamerika; und die Nationale Tehuantepec Eisenbahn ist deswegen gebaut und verbessert worden, um den Bedürfnissen eines interozeanischen Verkehrs gerecht zu werden.
>
> Obwohl für Waren, die von einem Ozean zum anderen transportiert werden, keine Zölle erhoben werden, da die Waren als im Transit befindlich erachtet werden, ist die fiskalische Überwachung ihres Transports zwischen Puerto Mexico und Salina Cruz ein ernstes Hindernis für den internationalen Handel auf Grund von Verzögerungen durch Zollvorschriften und anderen Verfahrensbestimmungen. Es ist notwendig, diese Schwierigkeiten zu vermeiden, wenn die Tehuantepec Eisenbahn den Zweck erfüllen soll, zu dem sie gebaut worden ist.
>
> ...
>
> Der Hafen von Guaymas am Golf von Californien ist in bezug auf den amerikanischen und asiatischen Handel günstig gelegen und darüber hinaus einer der Hauptendpunkte der Südpazifik Eisenbahn, die alle natürlichen Erzeugnisse des Westens der Republik bis zu diesem Punkt transportieren kann. Die Einrichtung einer zusätzlichen Freizone in diesem Hafen wird jenen in ein großes Verkehrs- und Industriezentrum verwandeln, was auf Grund der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation, die durch die Einrichtung dieses Freihafens grundlegend geändert wird, unmöglich war.
>
> Die Einrichtung von Freihäfen am Isthmus von Tehuantepec und in Guaymas wird, neben der hervorragenden Begünstigung des ausländischen und heimischen Handels, Mexiko in nähere Handelsbeziehungen mit anderen Ländern bringen. "

Man versprach sich also von den Freihäfen starke Impulse für die Wirtschaft Mexikos und einen Zustrom ausländischer Waren und ausländischen Kapitals. [1]

Das Dekret von 1920 wurde schon wenig später durch Dekret vom 25. August 1926 [2] aufgehoben, da es schien, daß sich keine positiven Ergebnisse einstel-

---

1) Vgl. Mexican Free Ports, S. 6 und 36.

2) Diario Oficial vom 24. September 1926.

len würden. [1] Seit 1935 machte man erneut Anstrengungen, die Region des Isthmus von Tehuantepec wirtschaftlich zu beleben. Diese Bestrebungen resultierten in dem Gesetz über die mexikanischen Freihäfen vom 30. September 1939, [2] das schließlich durch das heute noch geltende Gesetz vom 17. September 1946 [3] ersetzt wurde. Wie das Dekret von 1920 sieht es Freihäfen in Puerto Mexico und Salina Cruz sowie den "Inlandsfreihafen" von Matias Romero vor; an die Stelle eines Freihafens in Guaymas ist jedoch ein solcher in Topolobampo, ebenfalls am Golf von Kalifornien gelegen, getreten. Zur Zeit sind lediglich die Freihäfen von Salina Cruz und Puerto Mexico (Coatzacoalcos) in Betrieb.

In Cuba wurde eine Hafenfreizone 1938 in Matanzas eingerichtet, [4] die noch bis vor wenigen Jahren in Betrieb war. Es ist zweifelhaft, ob sie heute weiterhin besteht.

An der Schaffung der bis heute einzigen Freizone in Panama, Colón, waren leitende Beamte des US-amerikanischen Foreign-Trade Zones Board maßgeblich beteiligt. Auf ihren Vorschlag wurde am 17. Juni 1948 das Gesetzesdekret Nr. 18 erlassen, das zur Ausnutzung der einzigartigen geographischen Lage Panamas die "Zona Libre de Colón" gründete. Bevor die eigentliche Zone 1953 ihren Betrieb aufnahm, durften interessierte Unternehmen ihre eigenen Freizonen ("Zonitas") in Lagerhäusern der Stadt Colón betreiben. 1953 umfaßte die Freizone von Colón nur eine Fläche von rund 56.000 m^2, heute sind es bereits etwa 400.000 m^2). Dies allein zeigt den gewaltigen Aufschwung, den die Freizone seit ihrer Gründung zu verzeichnen hat. Bemerkenswert ist, daß der größte Teil der Waren in die Freizone auf dem Seewege eingeht, während bei dem Ausgang der Lufttransport die überragende Rolle spielt. Wohl der große Erfolg Colóns veranlaßte verschiedene Länder des karibischen Raums, Freihäfen und Hafenfreizonen zu gründen bzw. zu planen, so die Dominikanische Republik (1955) und die Niederländischen Antillen (1956). Auch auf den Bermuda-Inseln, einer britischen Kolonie mit Selbstverwaltung, wurde ein Freihafen eingerichtet (1956).

In der Dominikanischen Republik sieht das Gesetz Nr. 4315 vom 22. Oktober 1955 die Einrichtung von "Zonas Francas" vor. Schon 1956 wur-

---

1) Vgl. Confederación de Camaras Industriales, "Puertos Libres Mexicanos", S. 9.

2) Diario Oficial vom 17. Oktober 1939.

3) Abgedruckt in: Ley, Reglamento y Otras Disposiciones Legales de Puertos Libres Mexicanos, S. 11 ff.

4) Vgl. dazu Zona Franca del Puerto de Matanzas.

den Hafenfreizonen in den Häfen Haina und Boca Chica gegründet, und 1963 folgte eine Freizone im Hafen von Puerto Plata; allerdings hat bislang keine der drei Zonen den Betrieb aufgenommen. 1968 wurden zwei Freizonen in Punta Caucedo und in San Pedro de Macoris gegründet. Auch diese sind bis heute nicht tätig geworden. In der jüngsten Freizone hingegen, der Hafenfreizone von La Romana, eingerichtet durch Dekret Nr. 3461 vom 26. März 1969, haben sich bereits mehrere Industrieunternehmen angesiedelt.

In den Niederländischen Antillen nahmen Hafenfreizonen auf Aruba (Oranjestad) und Curacao (Willemstad) 1957 ihren Betrieb auf.

Der einzige Freihafen der Bermuda-Inseln befindet sich auf dem Gebiet des früheren britischen Flottenstützpunktes Ireland Island North, der 1950 geräumt und der Regierung der Bermudas übergeben wurde. Da der Hafen und seine zahlreichen Werftanlagen, Werkstätten und Lagergebäude im Laufe der Zeit in einen baufälligen Zustand geriet, wurde 1954 die "Bermuda Crown Lands Corporation" zu seiner Verwaltung und der Verwaltung anderer ehemaliger Krongebiete gegründet. Zu Beginn des Jahres 1956 kam die "Crown Lands Corporation" zu der Überzeugung, daß Bermuda als Standort für Leichtindustrie attraktiver werden würde, wenn man das Gebiet des früheren Flottenstützpunktes zum Freihafen erklärte. Auf ihre entsprechenden Vorschläge wurde am 27. April 1956 das "Ireland Island Freeport Act" verabschiedet, das dem in Frage stehenden Gebiet die notwendigen zollrechtlichen Privilegien einräumte. Nach Auflösung der "Bermuda Crown Lands Corporation" im Jahre 1968 ging die Verwaltung des Freihafens auf die Regierung selbst über.

Der Freihafen Ireland Island umfaßt heute ein Gesamtgebiet von etwa 55 Hektar. Die Wassertiefe der Hafenbecken beträgt über 10 m (33 bzw. 34 Fuß), so daß der Freihafen ohne Schwierigkeiten von großen Seeschiffen angelaufen werden kann. Auch heute noch sind große Teile des Gebietes an das britische Verteidigungsministerium verpachtet und dienen dem West Indian Squadron der Royal Navy als Stützpunkt.

Bereits im Jahre 1953 waren schwedische Fachleute mit Untersuchungen zur Einrichtung von Freihäfen in Kolumbien beauftragt worden. [1] Diese schlugen in ihrem Bericht Barranquilla als Standort vor, und auf dieser Grundlage wurde das Gesetz Nr 105 vom 31. Dezember 1958 vom kolumbianischen Kongreß verabschiedet, das die "Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla" gründete. Bei der unmittelbaren Planung der Anlage und der Einrichtung der Freizone leistete die hamburgische Hafenbauverwaltung technische Hilfe. Sie wurde am 17. April 1964 offiziell in Betrieb genommen. Die Freizone von Barranquilla be-

1) Vgl. Comelin, in: Port Development, S. 61.

sitzt noch keinen eigenen Hafen, doch sind Kaianlagen mit einer Länge von 700 m geplant. Die Entfernung zu dem modernen "Terminal Maritimo y Fluvial de Barranquilla" beträgt nur etwa 800 m, so daß die Freizone von Barranquilla zur Zeit als Hafenfreizone anzusehen ist. [1] Ein Dekret aus dem Jahre 1970 sieht die Eröffnung von zwei weiteren Freizonen im Hafen von Buenaventura und in der Nähe des Flughafens von Palmaseca (Palmira) vor. Beide sind bis heute nicht verwirklicht worden.

1) Siehe Diaz, Breve Resena, S. 3.

ABSCHNITT 24

Bermuda

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Das einzige freie Hafengebiet auf den Bermuda-Inseln trägt den Namen "Freeport", was wörtlich dem deutschen "Freihafen" entspricht. Es handelt sich dabei um einen echten Freihafen im Sinne dieser Untersuchung mit eigenen Kaianlagen.

2. Die grundlgenden Rechtsvorschriften sind:

(1) Ireland Island Freeport Act (Freihafengesetz) vom 27. April 1956 (Gazette Nr. 26/1956, S. 133),
geändert durch das Ireland Island Freeport Act, Amendment Act (Änderungsgesetz) vom 18. März 1957 (Gazette Nr. 30/1957, S. 209).

Das Gesetz enthält zunächst eine Definition des Begriffes "Freihafen", bestimmt den Personenkreis, der im Freihafengebiet tätig werden kann, und beschreibt seine zollrechtlichen Privilegien. Im übrigen werden die Begriffe Import und Export in bezug auf den Freihafen und der Status der in ihm befindlichen Waren erläutert.

(2) Revenue Act (Zollgesetz) vom 24. Oktober 1898 mit nachfolgenden Änderungen.

Das Zollgesetz regelt ausführlich das Verfahren bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren, ihrer Lagerung in Zollagern usw. Abschnitt 88A, der über vom Zoll befreite Waren handelt, findet auf den Freihafen kraft ausdrücklicher Verweisung Anwendung.

3. In der Präambel zu dem Ireland Island Freeport Act wird "Freihafen" wie folgt umschrieben:

"... ein Gebiet, in das Güter, Artikel und Gegenstände ohne Entrichtung irgendwelcher Zölle und Abgaben eingeführt oder daraus ausgeführt werden dürfen, oder in dem sie verarbeitet, veredelt, zusammengesetzt, gepackt oder gelagert werden dürfen."

Aus den tatsächlichen Verhältnissen des Freihafens auf Ireland Island läßt sich weiter entnehmen, daß Freihafen in diesem Sinne aus einem Land- und Wassergebiet bestehen und eigene Kaianlagen besitzen muß.

4. Der zollrechtliche Status des Freihafens auf den Bermuda-Inseln ist besonders schwer zu klären, da hierauf weder in dem Gründungsgesetz noch im Zollgesetz eingegangen wird. Die Begriffe "Zollgebiet" oder "Zollhoheitsgebiet" werden in keinem der Gesetze erwähnt; auch enthalten diese keine Bestimmungen, die etwa erklärten, der Freihafen befinde sich außerhalb der Zollgrenzen, sei in bestimmter zollrechtlicher Hinsicht Ausland oder werde als solches angesehen.

Neben der oben zitierten Präambel zum Freihafengesetz geht allein dessen Abschnitt 3 Abs. 1 (b) auf den zollrechtlichen Status ein. Es heißt darin:

> "Ungeachtet entgegenstehender Bestimmungen in einem anderen Gesetz ... sollen von der Regierung keine Zölle auf oder für irgendwelche Waren, Artikel oder Gegenstände (mit Ausnahme verzehrbarer Güter im später erläuterten Sinne [1]) erhoben oder eingezogen werden, die von der Corporation [2] oder einer anderen Person oder Gesellschaft, die von der Corporation nach Maßgabe dieses Gesetzes lizensiert ist, in den Freihafen eingeführt oder dort verarbeitet, veredelt, zusammengestellt, gepackt oder eingelagert werden oder von dort an einen Ort außerhalb dieser Inseln [3] ausgeführt werden."

Weiter bestimmt Abschnitt 5 Abs. 2, daß die in das Freihafengebiet verbrachten Waren als "beschränkte, zollfrei eingeführte Güter" (restricted goods imported free of duty) im Sinne von Abschnitt 88A des Zollgesetzes mit den damit verbundenen Folgen angesehen werden sollen. Zu den "beschränkten Gütern" gehören nach Abschnitt 88 A insbesondere solche Waren, für die bei der Einfuhr normalerweise Zölle zu entrichten sind, die aber auf Grund irgendeiner gesetzlichen Bestimmung für eine bestimmte Behörde, juristische oder natürliche Person zollfrei eingeführt werden dürfen. Im übrigen können die Zollbehörden für

---

1) Unter verzehrbaren Gütern versteht Abschnitt 5 Abs. 2 des Freihafengesetzes Lebensmittel, Spirituosen, Getränke, Zigaretten, Tabak und andere ähnliche Güter, die zum Kleinverkauf oder zum Verbrauch in den Freihafen verbracht worden sind.

2) Bis zu ihrer Auflösung 1968 war die "Bermuda Crown Lands Corporation" Verwaltungsorganisation des Freihafens, jetzt ist es die Regierung selbst, vgl. S. 320.

3) Gemeint sind die Bermuda-Inseln.

diese Waren besondere Vorschriften über Umschlag, Lagerung, Verteilung usw. erlassen. Die Waren dürfen auch nur zu dem in der gesetzlichen Grundlage angegebenen Zweck verwendet werden.

Den genannten Vorschriften läßt sich eindeutig eines entnehmen: lizensierte Unternehmen brauchen für die Einfuhr von Waren in den Freihafen grundsätzlich keine Zölle zu zahlen. Damit allein wäre jedoch der zu Beginn der Untersuchung aufgestellten Definition von Freihafen noch nicht Genüge geleistet. Nach dieser ist bei einem Freihafen notwendig, daß er von dem Zollgebiet ausgeschlossen ist oder in bestimmter Hinsicht als ausgeschlossen gilt. Wie bereits erwähnt, kennen die einschlägigen Gesetze der Bermuda-Inseln den Begriff Zollgebiet jedoch nicht. Dennoch muß auf Grund der faktischen Ausgestaltung und Behandlung des "Ireland Island Freeport" davon ausgegangen werden, daß er fiktiv nicht zum Zollgebiet im Sinne des Geltungsbereichs des Zollschuldrechts gehört: er hat fest umrissene Grenzen, die vom Zoll bewacht werden und innerhalb derer die Privilegien gelten; die Dauer der Zollfreiheit ist nicht beschränkt; das Freihafengebiet wird in bezug auf die Zollerhebung den Gebieten außerhalb der Bermuda-Inseln und dem übrigen Gebiet der Inseln gegenübergestellt. Eine andere Auffassung ließe sich allenfalls daraus herleiten, daß bestimmte Güter von der zollfreien Einfuhr ausgenommen sind, was einem Ausschluß aus dem Geltungsbereich des Zollschuldrechts zu widersprechen scheint: nicht der Freihafen als Gebiet, sondern die in ihn von lizensierten Firmen eingeführten Waren wären privilegiert. Es muß hingegen beachtet werden, daß der Ausschluß im Falle Bermudas auf einer Fiktion beruht, die nicht umfassend zu sein braucht, sondern auf einen bestimmten Bereich beschränkt werden kann. Demnach ist es auch möglich, zu einem besonderen Zweck vorgesehene Güter (Verbrauch und Kleinverkauf) nicht unter den grundsätzlichen Ausschluß fallen zu lassen. Darüber hinaus handelt es sich hier um Vorgänge, die in fast allen anderen untersuchten Freihäfen und Hafenfreizonen gleichfalls nicht mit unverzollten Waren vorgenommen werden dürfen. Anhaltspunkte für die Richtigkeit der hier vertretenen Auffassung ist, daß zwar nur lizensierte Unternehmen die Vergünstigungen in Anspruch nehmen können, dies Recht aber auf das umgrenzte Freihafengebiet beschränkt ist. Also muß auch das Gebiet als solches als privilegiert angesehen werden.

Für eine Nichtgeltung der Zollhoheit Bermudas in dem Freihafen lassen sich demgegenüber keine Anhaltspunkte finden.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Es gibt keine allgemeine Bestimmung über die Einrichtung von Freihäfen. Der "Ireland Island Freeport" ist durch ein Gesetz gegründet worden, das zugleich seine Grenzen festlegte. Eine Ermächtigung der Exekutive, weitere Freihäfen etwa auf dem Verordnungswege einrichten zu können, liegt nicht vor. Andere Freihäfen können daher allenfalls durch Gesetz gegründet werden.

Ebenso ist für die Aufhebung des "Ireland Island Freeport" oder eines anderen Freihafens ein Gesetz notwendig.

2. Grenzänderungen bedürfen gleichfalls eines Gesetzes. Das ist der Tatsache zu entnehmen, daß das Gebiet des "Ireland Island Freeport" bereits einmal geändert worden ist (1957), und zwar durch ein Gesetz.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Zugelassene Unternehmen

Der Freihafen in Bermuda steht nicht jedermann zur Nutzung offen, sondern nur den von der Verwaltungsorganisation lizensierten Unternehmen.

2. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Der "Ireland Island Freeport" umfaßt umfangreiche Hafenanlagen. Das Freihafengesetz enthält jedoch keine Bestimmungen über den Schiffsverkehr und die von ihm zu beachtenden Formalitäten. Die Schiffe im Freihafen sind daher den gleichen Zollformalitäten unterworfen wie in den anderen Häfen der Bermudas. Im einzelnen sind diese Formalitäten im Revenue Act, 1898, geregelt.

b) Auch der Warenverkehr zwischen Ausland und Freihafen ist nicht frei von Formalitäten. So muß für eingehende Waren eine Eingangserklärung (Bill of Entry) abgegeben werden, zusammen mit einer weiteren Erklärung des betreffenden einführenden Unternehmens, daß die Waren allein für seine Zwecke bestimmt sein sollen. Bei der Ausfuhr von Waren ist dem Zoll eine Exportbestätigung abzugeben. Dies gilt nicht nur für Waren, die unmittelbar im Freihafen

umgeschlagen werden, sondern gemäß Abschnitt 5 Abs. 1 des Freihafengesetzes fallen unter "Import in den Freihafen" und "Export aus dem Freihafen" auch solche Waren, die im Transit von oder zum Freihafen über andere Häfen geleitet werden.

Die im Freihafen zugelassenen Unternehmen sind verpflichtet, nur solche Waren an Personen oder Firmen im übrigen Bermuda zu übergeben, für die eine Bestätigung der vollständigen Bezahlung des Zolls vorgelegt wird. Ein Verstoß gegen diese Verpflichtung kann den Entzug der Erlaubnis, im Freihafen tätig zu sein, nach sich ziehen.

c) Die Lagerung von Waren ist ohne zeitliche Beschränkung möglich. Allerdings unterhält die Verwaltungsorganisation keine eigenen Lagerhäuser, sondern vermietet lediglich bestehende Gebäude oder Grundstücke an die von ihr zur Freihafentätigkeit lizensierten Unternehmen.

3. Handel und Transport

a) Das Freihafengesetz enthält keine Bestimmungen, die den Transport von Waren innerhalb des Freihafengebietes einschränken.

b) Der Handel mit Waren, insbesondere deren Verkauf, ist möglich. Kleinhandel darf jedoch nur mit verzollten Waren getrieben werden.

4. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Abschnitt 3 des Freihafengesetzes (siehe oben S. 323) erlaubt allgemein das Verarbeiten, Veredeln, Zusammenstellen und Packen von Waren. Das bedeutet, daß im "Ireland Island Freeport" jede Art der Behandlung, Be- oder Verarbeitung ohne Einschränkung zulässig ist. Auch gewerbliche warenverarbeitende Tätigkeiten sind möglich. Nach einer Auskunft der Verwaltungsorganisation des Freihafens ist dieser gerade gegründet worden, um die Bermudas als Standort für Leichtindustrien attraktiver zu machen. Durch das Erfordernis der Lizensierung der Freihafenunternehmen kann die Verwaltungsorganisation auf die Art der Industrien und ihren Umfang Einfluß nehmen.

5. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der Gebrauch und Verbrauch unverzollter Waren ist nicht schlechthin verboten. Lediglich Güter wie Lebensmittel, Getränke, Tabakwaren und ähnliches dürfen kraft ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung nicht ohne Entrichtung von Zoll verzehrt werden (Abschnitt 3 Abs. 2 des Freihafengesetzes). Das Fehlen anderer Verbote läßt den Schluß zu, daß der gewerbliche Gebrauch und Verbrauch unverzollter Waren (Maschinen, Ausrüstungsgegenstände, Betriebsstoffe) zulässig ist. Andernfalls wäre im Freihafengesetz ein diesbezügliches Verbot ausgesprochen worden. [1)]

6. Besondere Vergünstigungen

Für den "Ireland Island Freeport" gelten erhebliche steuerliche Vergünstigungen. Gemäß Abschnitt 3 Abs. 1 (a) des Freihafengesetzes dürfen dort keine Grund- und Besitzsteuern erhoben werden, und Abschnitt 3 Abs. 1 (b) a. E. befreit die für die Freihafentätigkeit lizensierten Unternehmen von allen Steuern hinsichtlich des Einkommens aus dieser Tätigkeit.

7. Verbote und Beschränkungen, Überwachung des Freihafens

a) Der Kleinhandel mit und der Verbrauch von "verzehrbaren Gütern" wie Lebensmittel u. ä. (siehe oben) ist untersagt.

Nach Abschnitt 2 des Freihafengesetzes ist der "Ireland Island Freeport" ein "verbotenes Gebiet" (prohibited area), und außer Mitgliedern der britischen Streitkräfte, der Admiralität und der Regierung darf niemand den Freihafen betreten, sofern er nicht zuvor die Zustimmung der Verwaltungsorganisation eingeholt hat.

Ferner können in dem Freihafen nur von der Verwaltungsorganisation lizensierte Unternehmen tätig werden, ähnlich wie in den Freizonen der Niederländischen Antillen und den chinesischen Export Processing Zones. Im Gegensatz zu den meisten anderen Freihäfen ist der "Ireland Island Freeport" also nur bedingt als öffentliche Einrichtung anzusehen.

---

1) Die Möglichkeit der Verwendung zollfreier Materialien und Gegenstände ist vom Collector of Customs, Hamilton (Bermuda) mit Schreiben vom 21. Juni 1971 bestätigt worden.

b) Im Freihafen besteht ein besonderes Zollbüro zur Überwachung und Anfertigung von jährlichen Einfuhr- und Ausfuhrstatistiken.

Im übrigen sind die lizensierten Unternehmen verpflichtet, den Zollbehörden halbjährlich eine Aufstellung der von ihnen ein- oder ausgeführten Waren zu übergeben. Diese Aufstellung muß u. a. den Wert der Waren enthalten. Sämtliche geschäftlichen Unterlagen müssen den Zollbehörden auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden. Absichtliche falsche Angaben in der erwähnten halbjährlichen Aufstellung werden als Grund zum Entzug der Freihafenlizenz angesehen.

IV. Die Verwaltung des "Ireland Island Freeport"

1. Zollrechtliche Verwaltung

Die Zollverwaltung wird von dem "Collector of Customs" und seinen Beamten wahrgenommen. Es gelten keine Besonderheiten.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die allgemeine Verwaltung des "Ireland Island Freeport" wurde von seiner Gründung 1956 bis 1968 von der "Bermuda Crown Lands Corporation" ausgeführt, die eine Gesellschaft in staatlichem Besitz war. 1968 wurde die Gesellschaft aufgelöst und die Verwaltung des Freihafens unmittelbar der Regierung, dem "Public Works Department" (Abteilung oder Behörde für öffentliche Arbeiten), übertragen. Diese Behörde lizensiert nunmehr an Stelle der Crown Lands Corporation die Unternehmen, die im Freihafen tätig werden wollen.

Der Betrieb des Freihafens wird nicht allgemein ausgeübt, sondern obliegt den verschiedenen lizensierten Unternehmen. Zur Zeit sind dies etwa zehn Firmen.

ABSCHNITT 25

Mexiko

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die mexikanischen Freihäfen werden als "Puertos Libres" (wörtlich = Freihäfen) bezeichnet. Daneben gibt es die sogenannten "Zonas Libres" und "Perimetros Libres", die - unabhängig von ihrem zollrechtlichen Status - schon deshalb nicht als "Freihäfen" oder "Hafenfreizonen" bezeichnet werden können, weil sie große Teile von Bundesstaaten mit zahlreichen Städten und Ortschaften umfassen und somit nicht unter "freie Hafengebiete" im erläuterten Sinne fallen.

2. Das grundlegende Gesetz für die Puertos Libres ist

(1) das Gesetz über die mexikanischen Freihäfen (Ley de Puertos Libres Mexicanos) vom 17. September 1946, [1]

das in 25 Artikeln allgemeine Vorschriften über den zollrechtlichen Status der Freihäfen, ihre Aufgaben und ihre Verwaltung enthält.

Art. 1 bestimmt die Befugnis zur Umgrenzung der Gebiete und das Recht zu ihrer Abänderung, enthält weiterhin den Grundsatz der Selbstverwaltung der Freihäfen. Deren zollrechtliche Einordnung wird in Art. 3 erklärt und von Art. 4 näher erläutert: welche Gesetze anzuwenden, welche Abgaben zu erheben, welche Tätigkeiten erlaubt sind. In den Art. 6 bis 9 werden die Folgen des besonderen zollrechtlichen Status der Freihäfen für ausländische Waren aufgezeigt, die das Gebiet der Freihäfen in Richtung Inland verlassen, und für inländische Waren, die in die Freihäfen verbracht werden. Art. 11 regelt die Durchfuhr inländischer Waren durch die Freihäfen, während die Zollabfertigung von Waren in Art. 12 behandelt wird. Besondere Vorschriften über Baumaterialien, Maschinen und Betriebsstoffe, die für die Freihäfen bestimmt sind, sind in Art. 13 enthalten. Art. 15 ff. handeln von der Verwaltung der Freihäfen, den Verwaltungsorganen und ihren Befugnissen.

---

1) Abgedruckt in: Ley, Reglamento y Otras Disposiciones Legales de Puertos Libres Mexicanos, S. 11 ff.

Weitere Rechtsvorschriften, die für die mexikanischen Freihäfen gelten, sind:

(2) die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die mexikanischen Freihäfen (Reglamento de la Ley de Puertos Libres Mexicanos), veröffentlicht am 14. Dezember 1946; [1]

(3) die Ausführungsbestimmungen zu Artikel 18, Abschnitt VII, des Gesetzes über die mexikanischen Freihäfen (Reglamento de la Fraccion VII del Articolo 18 de la Ley de Puertos Libres Mexicanos) über die öffentlichen Lagerhäuser vom 24. April 1951; [2]

(4) Ordnung für den inneren Aufbau des Verwaltungsausschusses der Freihäfen (Reglamento para el Regimen interior de la Junta Directiva de los Puertos Libres Mexicanos) vom 13. März 1942. [3]

Die detaillierten Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die mexikanischen Freihäfen enthalten in Titel 1 allgemeine Vorschriften, u. a. über die Festlegung der Grenzen, Öffnungszeiten für den Verkehr, Einschränkungen und Überwachungsmöglichkeiten durch die Verwaltung der Freihäfen. Bestimmungen über den Schiffsverkehr sowie das Laden und Löschen von Waren, die Einfuhr und Ausfuhr von Waren in die bzw. aus den Freihäfen auf dem Wasser- und Landwege, über Durchgangswaren, den Passagier- und sonstigen Personenverkehr folgen in Titel 2, während Titel 3 von der Lagerung der Waren in Lagerhäusern des Freihafens, ihrer Erhaltung, Behandlung und ihrem Verkauf handelt.

Titel 4 hat keine eigene Bedeutung, er ist ersetzt durch die oben unter (3) aufgeführten Ausführungsbestimmungen zu Art. 18, Abschnitt VII, die Vorschriften über die öffentlichen Lagerhäuser und die Ausgabe von Lagerscheinen enthalten. Die Verpachtung von Grundstücken und Lagerhäusern an private Unternehmen und der Gebrauch von Kaianlagen mit Schuppen ist in Titel 5 geregelt. Titel 6 schließlich enthält Strafbestimmungen.

In der Ordnung für den inneren Aufbau der Junta Directiva sind ihre Zusammensetzung, ihre verschiedenen Organe und deren Befugnisse im einzelnen geregelt.

3. Die mexikanischen Rechtsvorschriften enthalten keine ausdrückliche Definition des Begriffes "Puerto Libre". Diese ist vielmehr verschiedenen Bestimmungen zu entnehmen.

---

1) Abgedruckt in: Ley, Reglamento ... usw., S. 19 ff.
2) Abgedruckt in: Ley, Reglamento ... usw., S. 47 f.
3) Abgedruckt in: Ley, Reglamento ... usw., S. 48 ff.

So heißt es in Art. 3 des Gesetzes:

> "Die Freihäfen werden als außerhalb des Zollgebietes gelegene Gebiete (territorio extra-aduanal) angesehen ..."

und in Art. 4:

> "Der Ausgang und Eingang jeder Art von Waren aus den bzw. in die Freihäfen erfolgt, ohne daß Ausfuhr-, Einfuhr- und Abfertigungsabgaben erhoben werden, mit Ausnahme der im Gesetz und seinen Ausführungsbestimmungen ausdrücklich bestimmten Fälle, ohne daß die übrigen Zollbestimmungen anzuwenden sind. ..."

Aus der Gegenüberstellung zu den mexikanischen "Zonas Libres" bzw. "Perimetros Libres", die ganze Landstriche umfassen, folgt, daß die "Freihäfen" nur aus einem relativ kleinen, genau umgrenzten Gebiet bestehen. Dieses braucht nach mexikanischer Auffassung nicht notwendigerweise in einem Hafen zu liegen, wie man auf Grund des Namens "Puerto Libre" vermuten sollte, sondern kann sich im Landinnern befinden (so der "Freihafen" von Matias Romero; vgl. auch Art. 1 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen: "W e n n der Freihafen Zugang zum Meer hat ..." [1]). Allerdings sind die Vorschriften grundsätzlich auf die Lage in einem Hafen mit Seeschiffsverkehr zugeschnitten. Daß ein "Freihafen" im Landinnern Ausnahmefall ist, ergibt sich gleichfalls aus Art. 13 des Gründungsdekrets der mexikanischen Freihäfen vom 24. September 1920, in dem es heißt:

> "Ein 'innerer Freihafen' wird an einem Orte in der Nähe der Nationalen Eisenbahn von Tehuantepec, der von dem Verwaltungsausschuß bezeichnet wird, mit den in diesem Gesetz genannten Freiheiten errichtet."

4. Die Freihäfen werden als "außer-zollrechtliches Gebiet" angesehen, dementsprechend müssen ausländische Waren abgefertigt werden und Zoll entrichten, wenn sie in das Inland verbracht werden (Art. 3 und 6 des Gesetzes). Sie sind ausschließlich dem "Gesetz über die mexikanischen Freihäfen" und den Ausführungsbestimmungen dazu, ferner den Gesetzen und Ausführungsbestimmungen über die Gesundheits- und Militärordnung unterworfen (Art. 1 des Gesetzes); sämtliche Zollgesetze und -vorschriften haben in ihnen keine Geltung, es sei denn, dies wird im Gesetz oder in den Ausführungsvorschriften ausdrücklich angeordnet (vgl. Art. 3 2. Halbsatz, Art. 4 Satz 1 des Gesetzes).

Die Freihäfen liegen somit grundsätzlich außerhalb der Befugnisse der Zollbehörden, die den Bezirk der Freihäfen lediglich von außen zu bewachen haben (Art.

---

1) Hervorhebung vom Verfasser.

1 Abs. 3 und 4 der Ausführungsbestimmungen). Dennoch finden die Untersuchung und Zollabfertigung von Waren für die Einfuhr in das Inland in der Regel im Innern der Freihäfen statt, und zwar an den von der Freihafenverwaltung bestimmten Stellen (Art. 12 Abs. 1 des Gesetzes). Auf Betreiben des Superintendenten des Freihafens kann die Untersuchung und Zollabfertigung aber auch in das Büro der Zollverwaltung verlegt werden, das am Haupteingang des Freihafens - jedoch außerhalb seines Bezirks - errichtet werden muß (Art. 12 Abs. 2 des Gesetzes).

Ohne Zweifel endet somit der Zuständigkeitsbereich der Zollverwaltung als solcher an den Grenzen des Freihafens. Innerhalb dessen Bezirkes stehen allein der (zentralen) Freihafenverwaltung Befugnisse zu.

Dennoch kann dem so umschreibenen "außer-zollrechtlichen" Status der Freihäfen nicht entnommen werden, daß sie außerhalb der Zollhoheit des mexikanischen Staates gelegen sind. Vielmehr ergibt sich aus dem Nachsatz in verschiedenen Artikeln "es sei denn, dies wird ausdrücklich angeordnet", daß die zuständigen staatlichen Organe durchaus befugt sind, die Geltung bestimmter Teile des Zollrechts auch für die Freihäfen vorzuschreiben. Der besondere Status der Freihäfen beruht demzufolge gerade auf der Zollhoheit Mexikos.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freihäfen, Änderung der Grenzen

1. Zur Einrichtung neuer Freihäfen bedarf es keines Aktes der Legislative. Vielmehr fällt die Befugnis zur Einrichtung von Freihäfen gemäß Art. 22 der Zollordnung vom 30. Dezember 1951 in den Zuständigkeitsbereich der mexikanischen Bundesverwaltung (Ejecutivo Federal), die die Entscheidung über den Standort des Freihafens auf dem Verordnungswege fällt. Die Ausdehnung und die genauen Grenzen werden vom Finanzministerium festgesetzt, das den diesbezüglichen Plan der Freihafenverwaltung genehmigt. Grenzänderungen werden ebenso vorgenommen (vgl. Art. 1 des Gesetzes, Art. 1 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen).

2. Vorschriften über eine eventuelle Aufhebung der Freihäfen sind weder in dem Gesetz über die mexikanischen Freihäfen noch den Ausführungsbestimmungen enthalten. Aus dem Recht zur Einrichtung folgt jedoch das Recht zur Aufhebung durch die Bundesverwaltung. Wie oben beschrieben, erstreckt sich ja die Zollhoheit Mexikos auch auf die Freihäfen. Die Aufhebung hat auf dem gleichen Wege wie die Einrichtung zu erfolgen, also durch Dekret (Verordnung).

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Umschlag und Lagerung

a) Als Folge des "außer-zollrechtlichen Status" der Freihäfen ist in ihnen der Eingang und Ausgang von Schiffen keinen zollrechtlichen Vorschriften unterworfen, wie Art. 3 2. Halbsatz des Gesetzes feststellt.

So heißt es in Art. 16 der Ausführungsbestimmungen:

> "Die mexikanischen oder ausländischen Schiffe, die aus einem ausländischen Hafen kommen, um in einem Freihafen irgendeine Tätigkeit vorzunehmen, die mit Laden und Entladen, Reparaturen, Übernahme von Schiffsbedarf oder ähnlichen Vorrichtungen zusammenhängt, sind von der durch Art. 58 des Zollgesetzes auferlegten Verpflichtung hinsichtlich der Ausstellung von Manifesten und konsularischen Bescheinigungen ausgenommen."

Schiffe, die in die mexikanischen Hoheitsgewässer - und somit in den Zuständigkeitsbereich der Zollbehörden - eintreten und für einen Freihafen bestimmt sind, führen ähnlich wie in Deutschland ein Zollzeichen, das sie von jeder zollamtlichen Untersuchung und Kontrolle freistellt. Auf dem Wege zum Freihafen darf dann selbstverständlich keine Verbindung mit dem Land aufgenommen werden (Art. 17 der Ausführungsbestimmungen). - Entsprechendes gilt für ein Schiff, das aus einem Freihafen ausläuft und direkt für das Ausland bestimmt ist (Art. 23).

Bei der Ankunft im Freihafen hat der Kapitän eines aus dem Ausland kommenden Schiffes der Verwaltung ausschließlich für statistische Zwecke eine Mitteilung abzugeben, die neben Angaben über das Schiff den Zweck des Anlaufens (Laden, Löschen, Reparaturen) enthalten muß. Wird das Löschen von Waren beabsichtigt, so ist zusätzlich eine Erklärung über die mitgeführte Ladung erforderlich (Art. 16 und 19 der Ausführungsbestimmungen). [1)]

b) Sämtliche Güter können sodann o h n e j e d e M i t w i r k u n g der Zollbehörden gelöscht und geladen werden (Art. 34 der Ausführungsbestimmungen). Die Umschlagsvorgänge werden allerdings von der besonderen Hafenpolizei der Freihäfen überwacht (Art. 18 des Gesetzes).

---

1) Vgl. zum Schiffsverkehr "Puertos Libres Mexicanos", Confederacion de Camaras Industriales, La Operacion de los Puertos Libres, S. 15.

Im Verkehr zwischen mexikanischen Zollhäfen und Freihäfen gelten sowohl für den Schiffsverkehr als auch für den Warenverkehr abgewandelte Vorschriften, die jedoch die Befreiung von der Zollaufsicht im Freihafen nicht berühren. So ist bei der Ankunft im Freihafen eine Erklärung über die dorthin bestimmte Ladung und das im Zollhafen ausgestellte Abfertigungsdokument abzugeben (Art. 21), und beim Abgang aus dem Freihafen ist eine Abfertigung durch die Freihafenverwaltung vorzunehmen, die je nach endgültigem Bestimmungshafen des Schiffes und der Ladung unterschiedlich ist (vgl. Art. 22 der Ausführungsbestimmungen).

Weiter ist für inländische Waren, die nicht ausgeführt werden sollen, aber mit einem Schiff transportiert werden, das einen Freihafen berührt, bei dem Zollamt des Abgangshafens für eventuelle Ausfuhrabgaben Sicherheit zu leisten, da sich der Freihafen außerhalb des Zollgebiets befindet. Entsprechend sind für Waren, die endgültig für den Freihafen bestimmt sind, die Ausfuhrabgaben zu entrichten (Art. 8 des Gesetzes und Art. 36 der Ausführungsbestimmungen).

c) Die in einen Freihafen verbrachten Waren können in öffentlichen Lagerhäusern der Freihafenverwaltung eingelagert werden. Dazu ist eine Genehmigung der Verwaltung erforderlich, die jedoch auf Antrag erteilt werden muß, wenn der erforderliche Raum zur Verfügung steht (Art. 59 der Ausführungsbestimmungen).

Für die Lagerung sind die tarifmäßig festgesetzten Gebühren zu entrichten, allerdings sind die ersten 30 Tage nach Beendigung der Löscharbeiten lagergeldfrei (Art. 66).

Neben der Einlagerung in öffentlichen Einrichtungen der Freihafenverwaltung ist es auch möglich, Gebäude und freie Plätze zum privaten Gebrauch zu mieten. Die Mietzeit wird durch gewöhnlichen Vertrag vereinbart, darf jedoch nicht weniger als einen Monat betragen.

Innerhalb der gemieteten Lagerhäuser kann jede gewünschte Tätigkeit vorgenommen werden (Art. 104 Abs. 1). Nur bestimmte Einrichtungen - z. B. Beleuchtungs-, Antriebs- und Heizanlagen - dürfen lediglich mit vorheriger Genehmigung der Freihafenverwaltung angelegt werden (Art. 105).

Eine zeitliche Begrenzung der Lagerungsdauer besteht weder für die privaten Lagerhäuser noch für die öffentlichen der Freihafenverwaltung.

2. Handel und Transport

a) Wie der Schiffs- und Warenverkehr, so erfreut sich auch der Handel mit Waren in den mexikanischen Freihäfen nahezu vollständiger Freiheit.

Jede Art von Waren kann grundsätzlich verkauft werden, wenn der Verkauf in den Örtlichkeiten stattfindet, die von der Freihafenaufsicht (Superintendencia) zur Einrichtung von Handelsunternehmen zur Verfügung gestellt worden sind. Dies bezieht sich nicht nur auf den Großhandel, sondern ebenso auf den Kleinhandel (Art. 78 der Ausführungsbestimmungen).

In den (öffentlichen) Lagerhäusern des Freihafens kann der Kleinverkauf nur an den Stellen erfolgen, die zu diesem Zweck an Einzelpersonen oder -unternehmen vermietet sind und sich innerhalb eines besonders zum Verkauf von Waren bestimmten Bereiches befinden. Zu der Bezeichnung eines solchen "Handelsbereichs" (zona comercial) ist die Geschäftsführung der mexikanischen Freihäfen (Gerencia) ermächtigt (Art. 79).

Eine weitere Besonderheit der mexikanischen Freihäfen ist die Möglichkeit, eingelagerte Waren durch öffentliche Versteigerung zu verkaufen (vgl. Art. 80). Ein Verkaufsinteressent, der dieses beabsichtigt, hat bei der Freihafenaufsicht einen schriftlichen Antrag zu stellen, der eine genaue Beschreibung der Waren, Angaben über ihre Menge und Beschaffenheit, den geforderten Mindestpreis und die gewünschte Zahlungsweise enthalten muß. Entsprechende Bekanntmachungen sind in dem Verkündungsblatt des Bundes (Diario Oficial) oder einer verbreiteten Zeitung der Hauptstadt sowie in einem Lokalblatt zu veröffentlichen (Art. 81). Die zu versteigernden Waren müssen normalerweise zur Ausstellung in einen dazu ausgestatteten Raum gebracht werden, können mit Genehmigung der Freihafenaufsicht aber auch am Lagerplatz ausgestellt werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse zulassen (Art. 84). Die Versteigerung selbst wird von einem Makler vorgenommen (Art. 87 Abschnitt I).

b) Auch der Transport von Waren innerhalb der Freihafengebiete unterliegt keinerlei Beschränkungen.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Zu der Behandlung von Waren, die in den mexikanischen Freihäfen grundsätzlich o h n e B e s c h r ä n k u n g möglich ist (vgl. Art. 5), heißt es im Hinblick auf die in öffentlichen Lagern befindlichen Güter in Art. 71 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen:

> "Die mit der Bearbeitung, Behandlung, Verbesserung und Instandhaltung zusammenhängenden Tätigkeiten können - sofern es der vorhandene Platz erlaubt - in demselben Raum vorgenommen werden, in dem die Ware lagert. Wenn die Tätigkeiten nach Meinung des Aufsehers (des

Freihafens) wegen der Begrenztheit des Raumes oder eines anderen Umstandes in der Nähe gelagerten Waren Schaden zufügen können, müssen die (zu behandelnden) Güter auf Kosten des Eigentümers an einen anderen geeigneten Ort gebracht werden".

Die Behandlungen können durch den Eigentümer selbst vorgenommen werden, doch übernimmt dies auch die Freihafenverwaltung gegen ein tarifmäßiges Entgelt (Art. 71 Abs. 2). Gegebenenfalls sind die Waren nach der Behandlung neu zu verwiegen. Das Ziehen von Proben ist während der Arbeitsstunden zu jeder Zeit möglich (Art. 70).

Wie schon erwähnt, ist in den mexikanischen Freihäfen jede Art von geschäftlicher Tätigkeit erlaubt (Art. 5 der Ausführungsbestimmungen). Der Ausdruck "geschäftliche Tätigkeit" (in Art. 5 heißt es "toda clase de operaciones comerciales") ist dabei weit auszulegen, so daß er auch gewerbliche und industrielle Tätigkeit umfaßt. Das folgt daraus, daß bereits in Art. 9 in anderem Zusammenhang von den in den Freihäfen bestehenden "Einrichtungen des Handels, der Banken und der Industrie" die Rede ist, ohne daß zuvor Industrieunternehmen in einem besonderen Abschnitt behandelt worden sind (auch nicht im zugrunde liegenden Gesetz) und ebenso später nicht ausdrücklich erwähnt werden.

Selbst für die öffentlichen Lagerhäuser kommt die Be- und Verarbeitung von Waren in gewissem Umfange in Betracht (vgl. oben und den dort zitierten Art. 71 Abs. 2), jedoch sind ihr durch die räumliche Beschränkung und das Fehlen von Maschinen usw. Grenzen gesetzt.

In gemieteten Gebäuden ist - wie erwähnt - die Behandlung (manipulacion) von Waren völlig frei. Sie kann nur insofern tatsächlich beschränkt werden, als nach Art. 105 bestimmte Anlagen durch die Superintendencia genehmigt und vor Inbetriebnahme geprüft werden müssen, nachdem die Betriebsführung der Freihäfen die diesbezüglichen Pläne gebilligt hat (vgl. S. 334).

Für die industrielle Tätigkeit in den Freihäfen ist von besonderer Wichtigkeit, daß Grundstücke für den Bau von Kaianlagen sowie Lager- und Fabrikgebäuden zum ausschließlichen Gebrauch durch bestimmte Unternehmen zur Verfügung gestellt werden können. Die Verwendung dieser Grundstücke wird im einzelnen vertraglich geregelt. In dem Vertragsantrag an die Superintendencia hat das interessierte Unternehmen anzugeben, zu welchem Zweck es ein Gebäude errichten will und dabei erste Vorentwürfe vorzulegen. Nach Billigung des Vertrages durch die Geschäftsführung der Freihäfen muß diese die endgültigen Baupläne und Kostenvoranschläge prüfen und genehmigen. Die Ausführung der Bauten und die Einhaltung der Vertragsbedingungen läßt sie sodann durch die Superintendencia überwachen (vgl. dazu Art. 113 der Ausführungsbestimmungen).

Sämtliche von Privatunternehmen errichteten Bauwerke gelten als Eigentum des Staates (Art. 114). Irgendwelche besonderen Voraussetzungen für industrielle Betriebe sind weder in dem Gesetz über die mexikanischen Freihäfen noch in den Ausführungsbestimmungen dazu enthalten.

So ist zwar die Einrichtung von Industrieunternehmen keinen rechtlichen Beschränkungen unterworfen, wohl aber kann die Geschäftsführung der Freihäfen als staatliche Institution Einfluß auf die Art und die Größe dieser Betriebe nehmen, da sie zunächst die Verträge billigen muß.

Für ausländische Waren und Rohstoffe, die in den Freihäfen zu irgendwelchen Erzeugnissen verarbeitet worden sind, sind bei ihrer Einfuhr in das Zollgebiet die üblichen Einfuhrabgaben zu entrichten. Sind die Erzeugnisse unter Verwendung inländischer Materialien hergestellt, so ist nur der Anteil an ausländischen Waren zu verzollen. Im übrigen gelten für die Erzeugnisse der Freihäfen die Bestimmungen des Zollgesetzes über die "Zonas Libres" und "Perimetros Libres" (vgl. Art. 7 und 9 des Gesetzes).

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Mit der Möglichkeit zur theoretisch unbeschränkten Einrichtung von Industriebetrieben ist das Recht zum freien Gebrauch und Verbrauch ausländischer Waren (wie Brennstoffen, Schmiermitteln, Maschinen usw.) in den Betrieben des Freihafens verbunden, ohne daß die Waren zuvor zu verzollen sind. Dieses Recht wird zwar weder in dem Gesetz über die mexikanischen Freihäfen noch den Ausführungsbestimmungen ausdrücklich erwähnt, ergibt sich aber zwingend aus dem Zusammenhang. Aus Art. 4 des Gesetzes (zitiert auf S. 331) folgt, daß jede Art von Waren die Freihäfen, ohne Exportabgaben entrichten zu müssen (in Richtung Ausland), verlassen kann und daß Entsprechendes für die Zahlung von Importabgaben für Waren gilt, die aus dem Ausland kommend in die Freihäfen eingehen. Ein Gebrauchs- oder Verbrauchsverbot für diese abgabenfreien Waren wird nirgends ausgesprochen.

Vielmehr wird der freie Gebrauch und Verbrauch von Waren auf bestimmte Güter des Zollinlandes ausgedehnt, für die an sich beim Überschreiten der Freihafengrenzen Ausfuhrabgaben fällig geworden wären (vgl. Art. 8 Abs. 1 des Gesetzes und S. 334). In Art. 13 des Gesetzes heißt es nämlich, daß die Freihafenverwaltung sämtliche inländischen Materialien sowie Maschinen, Werkzeuge, Brennstoffe usw., die sie zur Errichtung, Unterhaltung und zum Betrieb ihrer Anlagen benötigt, in die Puertos Libres frei hereinnehmen (introducir) und wieder herausnehmen (extraer) kann. Weiter dürfen in den Freihäfen ansässige Firmen Schmiermittel und Brennstoffe, die sie in ihren Betrieben verbrauchen wol-

len, Baumaterialien zum Neubau und zur Reparatur ihrer Einrichtungen, Maschinen, die in ihren Betrieben eingesetzt werden sollen sowie Einrichtungsgegenstände und Büromittel frei einführen.

Diese Güter werden unter der Aufsicht und Verantwortlichkeit der Superintendencias der Freihäfen in sie verbracht.

Daß es sich bei den in Art. 13 angesprochenen Waren nur um inländische Güter handeln kann, ergibt sich aus folgendem:

(a) es wäre überflüssig, die freie Einfuhr der Waren besonders zu erwähnen, wenn ausländische gemeint sind, da diese bereits von Art. 4 umfaßt werden;

(b) die ersten sechs Absätze des Art. 13 verwenden die Ausdrücke "introducir" und "extraer" statt "importar" und "exportar", wie es für das Verbringen von Waren über die Staatsgrenze üblich ist;

(c) sollen irgendwelche der in Art. 13 genannten Waren "ausgeführt" werden (hier wird der Ausdruck "exportar" gebraucht), also in das politische Ausland verbracht werden, so sind sie nach Art. 13 Abs. 7 von der Superintendencia darauf zu untersuchen, ob die Ausfuhrabgaben entrichtet sind; Ausfuhrabgaben wären aber allein für inländische Produkte zu zahlen.

Neben der unbeschränkten Verwendung ausländischer unverzollter Waren in den Betrieben der Freihäfen ist auch ihr privater Gebrauch und Verbrauch gestattet Dies kann der Möglichkeit des Kleinverkaufs entnommen werden. Ein Verbot der privaten Verwendung ist jedenfalls nicht ausgesprochen.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freihäfen

a) In Art. 14 Abs. 1 des Gesetzes über die mexikanischen Freihäfen ist ausdrücklich untersagt, Grundstücke oder andere unbewegliche Sachen, die in einem Freihafen gelegen sind, zu Eigentum zu erwerben. Alle diese Gegenstände stehen im Eigentum der Bundesregierung.

Das einzige andere Verbot betrifft das Wohnen innerhalb des Gebietes der Freihäfen. Nur solche Personen dürfen darin wohnen, die nach Ansicht der Geschäftsführung der Freihäfen zur Verwaltung, Bewachung und Sicherung von Waren, Anlagen und Gebäuden erforderlich sind (Art. 6 der Ausführungsbestimmungen.

b) Eine Überwachung der mexikanischen Freihäfen durch die Zollbehörden findet ausschließlich von außen statt.

Waren und Personen können die Grenzen zum Zollgebiet, die mit einem Zaun gesichert sind (Art. 1 Satz 3 der Ausführungsbestimmungen), nur durch die dazu von der Geschäftsführung bestimmten Tore überschreiten. Diese Tore werden von den Zollbehörden bewacht und kontrolliert (Art. 7 der Ausführungsbestimmungen).

Der Personenkreis, der die Freihäfen betreten darf, wird von den jeweiligen Superintendencias bestimmt, indem sie Ausweise ausstellt. Unter anderem kann der Zutritt solchen Personen verwehrt werden, deren Anwesenheit in den Freihäfen nicht auf Grund ihrer geschäftlichen Tätigkeit erforderlich ist (vgl. Art. 54 und 55 der Ausführungsbestimmungen). In den Freihäfen ansässige Unternehmen erhalten von den Superintendencias auf Anforderung Ausweise für ihre Arbeiter und Angestellten und sind der Verwaltung gegenüber für ihren Gebrauch und ihre Verbreitung verantwortlich (Art. 57).

Innerhalb der Freihafengebiete stehen den Superintendencias gewisse Befugnisse zu. So können ihre bevollmächtigten Angestellten jederzeit die Gebäude und Einrichtungen von Handels-, Bank- oder Industrieunternehmen betreten, um sie auf ihren allgemeinen und baulichen Zustand hin zu untersuchen (Art. 9). Außerdem haben Händler und Industrieunternehmer der Superintendencia auf Anforderung die erforderlichen Angaben über die Bewegung von Waren und Erzeugnissen zu machen, allerdings nur zu statistischen Zwecken, wie Art. 11 Abs. 2 des Gesetzes ausdrücklich bestimmt.

Die Kontroll- und Überwachungsbefugnisse der Freihafenverwaltung sind also sehr begrenzt, so daß im Zusammenhang mit dem Fehlen jeglicher Zollüberwachung ein Höchstmaß an Freiheiten erreicht ist.

IV. Die Verwaltung der mexikanischen Freihäfen

1. Zollrechtliche Verwaltung

Wie beschrieben, befinden sich die mexikanischen Freihäfen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Zollbehörden. Sie werden lediglich von außen bewacht, und zwar auf der Seeseite von den Beamten des angrenzenden Seezollamts (Aduana Maritima), auf der Landseite von den allgemeinen Zollbehörden.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die mexikanischen Freihäfen unterstehen dem Finanz- und Schatzministerium (Secretaria de Hacienda y Crédito Pùblico), dem die Befugnis zu ihrer Organisation, Verwaltung und Leitung zusteht. So schließt es sämtliche Verträge zur Ausführung von Bauten in den Freihäfen, auch von solchen, die den Freihäfen - ohne in ihrem eigentlichen Gebiet ausgeführt zu werden - unmittelbar zugute kommen (Art. 15 des Gesetzes).

Das Finanz- und Schatzministerium übt jedoch seine Befugnisse nicht selbst aus, sondern hat sie einem "öffentlichen dezentralisierten Organismus" (Organismo Pùblico Descentralizado), [1] der Junta Directiva de los Puertos Libres Mexicanos, übertragen. Diese "Junta Directiva" ist rechtsfähig und hat eigenes Eigentum (Art. 16, 17 des Gesetzes). Sie besteht aus fünf Mitgliedern, die vom Finanz- und Schatzministerium auf zunächst fünf Jahre vertraglich angestellt werden. Eines der Mitglieder nimmt die Funktion des Geschäftsführers (Gerente) ein. Die wichtigsten Aufgaben der "Junta Directiva" sind:

(1) Verwaltung der zu ihrem Vermögen gehörenden beweglichen und unbeweglichen Sachen, ohne Einmischung irgendeiner anderen Bundes- oder Regionalbehörde, sowie des übrigen Vermögens;

(2) Aufstellung des jährlichen Haushaltsplans;

(3) Ausführung aller Bauten, die für die Aufgaben der Freihäfen notwendig sind, ihre Unterhaltung und Verbesserung, einschließlich der vom Finanz- und Schatzministerium nach Art. 15 des Gesetzes vereinbarten Bauten (siehe oben), ohne Einmischung anderer Behörden außer dem Finanz- und Schatzministerium;

(4) Abschluß von Verträgen über die Nutzung von Grundstücken, Lagerung von Waren, Gebrauch der Kaianlagen, Vermietung von eigenen Lagerhäusern, Einrichtung von privaten Lagerhäusern, Fabriken und Werkstätten sowie von Banken und ihren Zweigstellen und sämtlicher anderer öffentlicher Dienste innerhalb der Freihäfen, in Übereinstimmung mit den vom Finanz- und Schatzministerium herausgegebenen Tarifen und Vorschriften;

(5) Einrichtung und Nutzung von allgemeinen Lagerhäusern im Sinne des Art. 51 des "Ley General de Instituciones de Crédito y Operaciones Auxiliares" innerhalb des Bezirks der Freihäfen und die Ausstellung von Lager- und Pfandscheinen über die eingelagerten Waren;

---

1) Entspricht einer Körperschaft des öffentlichen Rechts.

(6) Aufstellung von Tarifen für die Ausführung von Dienstleistungen, die vom Finanz- und Schatzministerium und vom Ministerium für Verkehrswege und öffentliche Bauten genehmigt werden müssen;

(7) Leitung und Ausübung der Hafenpolizei in Übereinstimmung mit dem diesbezüglichen Gesetz und Einsetzung des dazu erforderlichen Personals;

(8) Bestellung eines Superintendenten, eines Hafenkapitäns und der erforderlichen Lotsen für jeden Freihafen.

(Vgl. zu den Aufgaben der "Junta Directiva" Art. 18 des Gesetzes)

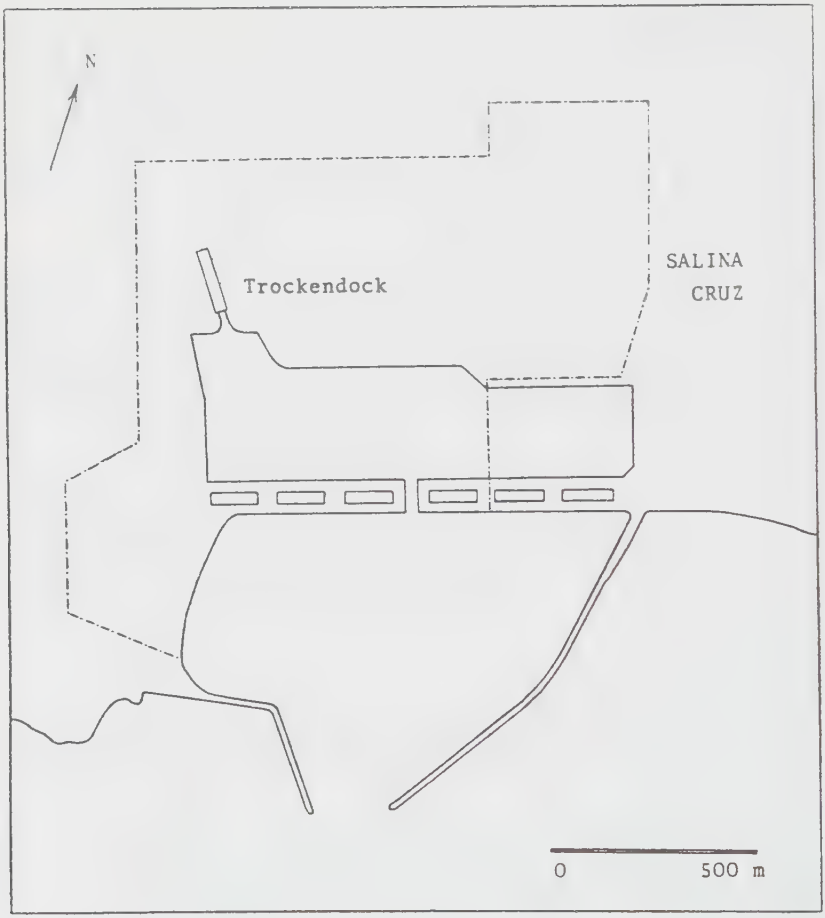
Der Geschäftsführer ist nach Maßgabe der Art. 20 des Gesetzes und Art. 16 ff. des Reglamento interior das ausführende Organ der "Junta Directiva". Ihm steht die direkte und unmittelbare Verwaltung der Freihäfen zu, die er in Übereinstimmung mit den Ausführungsbestimmungen des Finanz- und Schatzministeriums und den Beschlüssen der "Junta" vorzunehmen hat. Er ist allein der "Junta Directiva" verantwortlich (Art. 18 des Reglamento interior).

Unter der Leitung des "Gerente" stehen sechs Verwaltungsabteilungen: die Abteilungen für die Bewirtschaftung der Häfen (Departamento de Explotación de Puertos), für Finanzen und Rechnungswesen (D. de Finanzas y Contabilidad) und für Transportwesen (D. de Transportes) sowie die technische Abteilung (D. Técnico), Rechtsabteilung (D. Legal) und die allgemeine Verwaltungsabteilung (D. Administrativo).

Die örtliche Vertretung der Geschäftsführung wird in den einzelnen Freihäfen von dem "Superintendente" wahrgenommen, der von der "Junta Directiva" bestellt worden ist. Er hat die Beschlüsse und Entscheidungen dieses Gremiums auszuführen, die ihm von der Geschäftsführung übermittelt worden sind, und ist Dienstherr (Jefe) der im Freihafen beschäftigten Arbeiter und Angestellten. Hafenkapitän und Lotsen des Freihafens sind gleichfalls dem "Superintente" unterstellt (vgl. zu Stellung und Aufgaben des "Superintendente" Art. 22 des Gesetzes sowie Art. 25 und 26 des Reglamento interior).

Die "Junta Directiva" und die "Gerencia" sind in der Verwaltung der Freihäfen jedoch nicht ungebunden. Das Finanz- und Schatzministerium hat neben der Ernennung der Mitglieder der "Junta" weitere unmittelbare Einflußmöglichkeiten, da unter anderem der jährliche Haushaltsentwurf, das allgemeine Bauprogramm für die Freihäfen und alle Tarife seiner Billigung unterworfen sind (Art. 21 des Gesetzes).

Die mexikanischen Freihäfen werden also unmittelbar durch eine Bundesbehörde unter Oberaufsicht des Finanz--und Schatzministeriums verwaltet und bewirt-



Freihafen SALINA CRUZ (Mexiko)

schaftet. Diese Behörde übt in den Freihafengebieten alle anfallenden Aufgaben, auch solche hoheitlicher Art, aus. Die Bundesstaaten oder Gemeinden, in denen sich die Freihäfen befinden, haben keinerlei Einwirkungsmöglichkeit auf ihre Verwaltung und Geschäftsführung.

ABSCHNITT 26

Panama

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Freizonen in der Republik Panama tragen die Bezeichnung "Zona Libre". Sie können eigene Hafenanlagen besitzen. Die einzige zur Zeit bestehende Freizone in Colón ist ohne eigenen Kai, muß aber als Hafenfreizone angesehen werden, da sie in unmittelbarer Nähe des Hafens von Cristóbal in etwa 800 m Entfernung liegt.

2. Das Recht der panamenischen Freizonen wird in zahlreichen Gesetzen, Gesetzesdekreten und Dekreten (Verordnungen) geregelt, die zum größten Teil ausschließlich die Freizone von Colón betreffen und oftmals nur Randgebiete regeln bzw. einzelne Bestimmungen der Grundvorschriften abändern.

Die wichtigsten Rechtsquellen sind:

(1) Zollordnung, Buch III des Gesetzes Nr. 8 vom 27. Januar 1956 (Gaceta Oficial Nr. 12 vom 29. Juni 1956).

Sie enthält in den Artikeln 632 bis 640 allgemeine Vorschriften über Einrichtung und Privilegien von Freizonen und Freihäfen sowie das Verfahren in ihnen.

(2) Gesetzesdekret Nr. 18 vom 17. Juni 1948, durch das die Freizone von Colón als autonome Unternehmung des Staates gegründet wird.

Das Gesetzesdekret erläutert die Rechtsstellung der "Freizone von Colón" und ihren Verwaltungsaufbau, ihre finanziellen Grundlagen, den Rahmen der in ihrem Gebiet zulässigen Tätigkeiten und den grundsätzlichen Umfang der Zoll- und Steuerbefreiungen.

(3) Gesetzesdekret Nr. 25 vom 30. Mai 1953,

das besondere Steuervergünstigungen und Vorrechte anderer Art für Firmen, die innerhalb der Freizone arbeiten, ermöglicht.

(4) Dekret Nr. 428 vom 7. September 1953.

Hierin werden u. a. die Verantwortlichkeit für Waren und Einrichtungen innerhalb der Freizone sowie die Bedingungen für den Eingang und Ausgang

von Waren und die dabei zu beachtenden Förmlichkeiten bestimmt. Ferner finden sich in diesem Dekret Vorschriften über den Personen- und Fahrzeugverkehr.

(5) Dekret Nr. 665 vom 2. Oktober 1951 - "Reglamento interno" -

In diesem Dekret werden die Aufgaben und Befugnisse der verschiedenen Organe und Abteilungen der Freizonenverwaltung geregelt.

3. Der Begriff "Freizone" wird in Art. 633 der Zollordnung vom 27. Januar 1956 erläutert:

> "Freizonen sind geschlossene Flächen, die jederzeit durch Inspektoren des Zolls und der Nationalgarde überwacht werden und die mit den nötigen Vorrichtungen zum Verladen, Löschen und Abfertigen von Waren auf dem Land-, See- oder Luftwege sowie zum Lagern, Bearbeiten, Ausstellen und Behandeln aller Waren, deren Einfuhr nicht verboten ist, versehen sind. "

Diese Gebiete sollen ausschließlich dem internationalen Handel dienen und entweder in den für den Außenhandel freigegebenen Häfen des Landes (puertos habilitados de la República) oder in deren unmittelbarer Nähe errichtet werden (vgl. Präambel zum Gesetzesdekret Nr. 18, insbesondere Abs. 3, und Art. 34 des Gesetzesdekrets Nr. 18).

Daß die Freizonen nicht auf Landflächen beschränkt sein müssen, sondern auch Hafenanlagen umfassen können, ergibt sich u. a. aus Art. 37 des erwähnten Gesetzesdekrets Nr. 18:

> "Die Freizone von Colón darf auch zu jeder Zeit und auf eigene Rechnung Eigentum oder Nutzungsrechte an allen anderen Land- oder Wasserflächen (aguas portuarias) zu den in diesem Dekret genannten Zwecken sowie zum Bau von Docks, Kaianlagen, Landeplätzen und ähnlichen Einrichtungen, die den gleichen Zwecken zu dienen bestimmt sind, erwerben. "

4. Ausländische Waren können ohne Zahlung von Zöllen, Gebühren oder anderen Belastungen, die normalerweise bei ihrer Einfuhr zu entrichten wären, in eine Freizone gebracht werden und dürfen sie, ohne irgendwelchen Zöllen oder Abgaben zu unterliegen, wieder in Richtung Ausland verlassen (Art. 635 der Zollordnung).

Im Gegensatz zu den amtlichen (Zoll-) Lagern beruht diese Befreiung darauf, daß die Freizonen außerhalb des Zollgebietes der Republik Panama liegen. Dies wird auf Grund der Erläuterung des Begriffes "Einfuhr" im Sinne des panamesischen Zollrechts in Art. 431 Ziff. 1 der Zollordnung deutlich:

Danach besteht die "Einfuhr" darin, Erzeugnisse in das Zollgebiet der Republik Panama zu verbringen, die aus dem Ausland oder den panamesischen Freizonen bzw. Freihäfen kommen. Zollager werden erst in anderem Zusammenhang in Ziff. 5 des Art. 431 genannt, obwohl in ihnen gleichfalls keine Zölle zu zahlen sind. Zollrechtlich gehören die Freizonen also weder zum Ausland, noch zum Zollgebiet. Sie liegen vielmehr dazwischen und werden lediglich in zolltechnischer Hinsicht - insbesondere was die Erhebung der Zölle anbetrifft - dem Ausland gleichgestellt.

Dagegen läßt sich den unter 2. genannten Rechtsvorschriften nichts entnehmen, was darauf hindeutete, daß das gesamte Zollrecht in den Freizonen keine Geltung haben sollte oder sie nicht der Zollhoheit des Staates Panama unterliegen würden. Im Gegenteil, den Zollbehörden stehen auch im Innern der Freizonen Abfertigungs- und Überwachungsbefugnisse zu.

II. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen von Freizonen

1. In Art. 632 Abs. 1 der Zollordnung wird die Regierung (bzw. die Exekutivgewalt) ermächtigt, "Freizonen in der Stadt Colón oder in jedem anderen Ort, wo dies angemessen erscheint, zu errichten". Wie schon unter I. 3. erwähnt, kommen hierfür insbesondere die für den Außenhandel zugelassenen Häfen in Betracht. Grundsätzlich ist die Schaffung von Freizonen also nicht auf den Gesetzgebungsweg angewiesen.

Freizonen können einerseits als autonome Einrichtungen des Staates gegründet werden, andererseits kann die Genehmigung zu ihrer Errichtung und zu ihrem Betrieb auch auf der Grundlage besonderer Verträge privaten Unternehmen von anerkannter Zahlungsfähigkeit erteilt werden. Im letzten Fall ist jedoch die Billigung des Vertrages durch Gesetz unerläßlich, so daß die Gründung der Freizone in solchen Fällen doch eines Gesetzes bedarf.

2. Es gibt keine ausdrückliche Bestimmung, die die Aufhebung oder Grenzänderung von Freizonen betreffen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß diese Maßnahmen in der gleichen Weise zu geschehen haben wie die Einrichtung.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen [1]

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Schiffe, die die Freizonen anlaufen oder sie verlassen, sollen gemäß Art. 638 der Zollordnung lediglich den Förmlichkeiten unterliegen, die in den Ausführungsbestimmungen für diese Freizonen aufgestellt worden sind. Offenbar sollen für sie nicht die üblichen Formalitäten gelten, sondern verringerte.

In den Ausführungsbestimmungen für die Freizone von Colón wird auf den Schiffsverkehr und die von ihm zu beachtenden Vorschriften nicht eingegangen; dies ist auch nicht erforderlich, da die Freizone von Colón keinen eigenen Hafen besitzt. Waren, die für die Freizone bestimmt sind und auf dem Seewege ankommen, benutzen zumeist den Hafen von Cristóbal, der in der US-amerikanischen Kanalzone gelegen ist. Eine Abfertigung durch den US-amerikanischen Zoll findet nicht statt. Entsprechendes gilt für den Warenverkehr in umgekehrter Richtung.

b) Alle Waren, mit Ausnahme von feuergefährlichen Stoffen, Explosivstoffen und Waren, deren Einfuhr nach Panama schlechthin verboten ist, dürfen in die Freizonen gebracht werden, ohne daß für sie Einfuhrzölle zu entrichten sind (vgl. oben I. 4.). Sie müssen entweder für Firmen bestimmt sein, die in der Zone ansässig sind, oder für die Verwaltungsorganisation der Freizone selbst, die die Waren im Auftrag des Eigentümers entgegennimmt. Der Empfänger der Waren muß sich aus den sie begleitenden Verschiffungsdokumenten ergeben, die beim Eingang den Zollbehörden und der Verwaltungsorganisation vorgelegt werden müssen (vgl. Art. 40 des Gesetzesdekrets Nr. 18; Art. 5, 6 und 23 des Dekrets Nr. 428).

Waren, die in die Freizone eingegangen sind, können diese zu vier verschiedenen Bestimmungen wieder verlassen:

(1) Verkauf an offizielle Stellen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, die in Übereinstimmung mit den geltenden Verträgen in der Kanal-Zone tätig sind;

(2) Verkauf an Schiffe, die den Panama-Kanal durchfahren und nach ausländischen Häfen bestimmt sind . . . , mit Ausnahme des unmittelbaren Verkaufs an Passagiere;

1) Die folgende Darstellung betrifft z. T. nur die Freizone von Colón, jedoch werden für etwaige andere Freizonen voraussichtlich entsprechende Vorschriften gelten.

(3) Ausfuhr auf dem See- oder Luftwege; in diesem Fall kann die Freizonenverwaltung von dem Exporteur den Nachweis der Ankunft dieser Waren an ihrem Bestimmungsort verlangen;

(4) Einfuhr in das Zollgebiet der Republik, vorausgesetzt, es ist ein Großhandelsgeschäft vorausgegangen.
(vgl. Art. 41 des Gesetzesdekrets Nr. 18 und Art. 8 des Dekrets Nr. 428)

Beim Eingang in das Zollgebiet sind Abfertigungsformalitäten zu erledigen und Einfuhrzölle zu entrichten, als ob die Waren unmittelbar aus dem Ausland kämen. Die Konsulatsfaktura, die für das Verbringen ausländischer Waren in eine Freizone nicht erforderlich ist, wird durch ein entsprechendes Dokument der Freizonenverwaltung ersetzt (Art. 44 des Gesetzesdekrets Nr. 18, Art. 11 und 12 des Dekrets Nr. 428).

Für den Export bestimmte Waren, die aus dem Zollgebiet stammen oder Rohstoffe solchen Ursprungs enthalten, dürfen die Freizone nur verlassen, wennn überprüft worden ist, ob die Waren Ausfuhrzöllen unterliegen und diese entrichtet sind. Der Ausgang darf nur mit Genehmigung der Freizonenverwaltung und unter Überwachung der Zollbehörden erfolgen, die die Waren bis zum Hafen begleiten (Art. 24 des Dekrets Nr. 428).

c) Die Lagerung der Waren kann sowohl in Lagerhäusern, die von der Freizonenverwaltung betrieben werden, als auch in privaten Räumlichkeiten erfolgen.

Die Zollbehörden führen über den Eingang, Ausgang und Lagerbestand von Waren in privaten und öffentlichen Lagern Buch und üben die Kontrolle über die Lagerungstätigkeit aus (Art. 3 Buchstabe b S. 5 und Art. 20 S. 1 und 2 des Dekrets Nr. 428). Ähnliches gilt für die Freizonenverwaltung, die Unterlagen über die Warenbewegungen innerhalb ihres Gebiets sowie über Empfang, Lagerung und Versand von Gütern in ihren eigenen Lagerhäusern führen muß (Art. 20 S. 3 des Dekrets Nr. 428).

Zollbehörden wie Freizonenverwaltung steht zu jeder Zeit eine Überprüfung des Bestandes an Waren und Rohstoffen zu. Werden dabei Unterschiede zwischen dem Lagerbestand und den Unterlagen von Zoll und Freizonenverwaltung festgestellt, hat der Inhaber des Lagers den üblichen Einfuhrzoll für die Differenz zu entrichten (Art. 29 des Dekrets Nr. 428).

Die Lagerdauer ist zollrechtlich unbegrenzt (Art. 22 Abs. 1 des Dekrets Nr. 428).

2. Handel und Transport

a) Der grundsätzlich zulässige Umfang der Handelstätigkeit wird in Art. 634 der Zollordnung bestimmt:

> "Waren, die in die Freizonen verbracht werden, können Gegenstand jeder Art von Handelsgeschäften sein .... "

Die Übertragung von Waren unterliegt der Aufsicht von Zoll und Freizonenverwaltung, die gewisse Förmlichkeiten vorschreibt (Art. 10 Abs. 1 des Dekrets Nr. 428). Der Kleinhandel ist verboten (Art. 48 Abs. 2 des Gesetzesdekrets Nr. 18).

Die Ausstellung von Waren ist dagegen ausdrücklich genehmigt (Art. 40 Buchstabe a des Gesetzesdekrets Nr. 18).

Ergänzt werden die Bestimmungen der unter I. 2. aufgeführten Vorschriften über die Handelstätigkeit in der Freizone von Colón durch das Gesetzesdekret Nr. 27 vom 30. September 1963. Danach "können innerhalb des Gebietes der Freizone von Colón Transaktionen, Handels- und Finanzierungsgeschäfte des internationalen Geldmarktes in jeder im Ursprungsland gesetzlichen Währung und zu jedem von den Beteiligten vereinbarten Wechselkurs erfolgen" (Art. 2).

b) Warenbewegungen innerhalb der Freizone von Colón dürfen nur unter zollamtlicher Aufsicht und mit Billigung der Freizonenverwaltung durchgeführt werden (Art. 3 Ziff. 5, Art. 10 Abs. 1 des Dekrets Nr. 428).

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Sämtliche Tätigkeiten, die mit der Bearbeitung, Behandlung und Verarbeitung von Waren zusammenhängen, sind zulässig. Dies ergibt sich einmal aus Art. 634 der Zollordnung, nach dem die Waren jedem Umarbeitungsverfahren unterzogen werden dürfen, ferner aus Art. 40 des Gesetzesdekrets Nr. 18. Auf Grund letzterer Bestimmung (Buchstabe a) ist die Freizonenverwaltung berechtigt, Waren, Güter, Rohstoffe, Behältnisse usw. zu packen, auszupacken, zu verarbeiten, zusammenzustellen, zu raffinieren, zu reinigen, zu mischen, umzuwandeln und ganz allgemein jeder Art von Behandlung zu unterziehen. Nach Buchstabe b hat sie die Ausführung all dieser Tätigkeiten auch jeder natürlichen oder juristischen Person, sei sie ausländisch oder inländisch, zu gestatten.

Behandlungen bedürfen in jedem Fall der vorherigen Genehmigung der Freizonenverwaltung und müssen von Zollbeamten überwacht werden (Art. 21 des De-

krets Nr. 428). Wenn inländische mit ausländischen Waren gemischt oder zu einem neuen Erzeugnis verarbeitet werden sollen, ist darüber hinaus die Erlaubnis der Zollbehörden einzuholen (Art. 26 des Dekrets Nr. 428).

Auf Grund dieser umfassenden Möglichkeiten, Waren zu behandeln und zu verarbeiten, können in der Freizone von Colón Betriebe jeder Art, auch Industriebetriebe, angelegt werden. Irgendwelche besonderen Bedingungen zollrechtlicher Art sind dabei nicht zu erfüllen.

Private Unternehmen können zu jeder in der Freizone erlaubten Tätigkeit - sei es in Verbindung mit der Lagerung, sei es in Verbindung mit der Behandlung oder Verarbeitung von Waren - Lagerräume, Fabrik- oder Werkstattgebäude mieten oder aber Grundstücke mieten, um darauf eigene Gebäude der genannten Art zu errichten (Art. 40 Buchstaben c und d des Dekrets Nr. 428). Die Bauwerke bedürfen der Billigung durch die Freizonenverwaltung.

Durch das Erfordernis einer vertraglichen Vereinbarung kann die Freizonenverwaltung Einfluß auf Art und Umfang der gewerblichen Tätigkeit in der Freizone nehmen.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Vor Gebrauch und Verbrauch sind ausländische Waren zu verzollen.

5. Sonstige Vergünstigungen

Sowohl die Freizone von Colón als autonome Institution als auch die im Gebiet der Freizone tätigen Unternehmen genießen umfangreiche steuerliche Vergünstigungen.

In Art. 3 des Gesetzesdekrets Nr. 18 heißt es dazu:

> "Die Freizone von Colón ist als Einrichtung des Staates für alle Zeiten von der Zahlung aller Abgaben, Beiträge und Steuern nationaler, provinzialer oder jeder anderen Art befreit; bei Rechtsstreitgkeiten, in denen sie Partei ist, soll sie alle Vorteile genießen, die in den betreffenden Gesetzen dem Staat zugebilligt werden. "

Für private Unternehmen gilt folgendes:

Mit Ausnahme der Einkommensteuer und einer Sozialversicherungsabgabe für Arbeitnehmer werden grundsätzlich k e i n e Steuern und Abgaben erhoben. Ge-

winne aus Verkäufen nach Panama unterliegen dem üblichen Steuersatz, während bei Verkäufen in das Ausland die Einkommensteuer um 90 % ermäßigt ist.

Es können auch auf der Grundlage des Gesetzesdekrets Nr. 24 vom 30. Mai 1953 besondere Verträge mit der panamenischen Regierung abgeschlossen, wonach Auslandsverkäufe überhaupt nicht besteuert werden.

6. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

a) Der Kleinhandel und das Wohnen in den Freizonen sind ausdrücklich verboten (Art. 48 des Gesetzesdekrets Nr. 18).

Das Gebiet der Freizonen muß zollsicher umgrenzt sein und der Personen-, Fahrzeug- und Warenverkehr hat die zum Übergang bezeichneten Tore zu benutzen (Art. 46 des Gesetzesdekrets Nr. 18). Personen haben nur mit einem Ausweis der Freizonenverwaltung Zutritt (vgl. im übrigen zu den persönlichen Beschränkungen Art. 32 ff. des Dekrets Nr. 428).

b) Die Überwachung der Freizone von Colón durch den Zoll beschränkt sich keineswegs auf eine Kontrolle an den Grenzen. Die Zollbehörden können eingehende und sich innerhalb der Zone aufhaltende Personen und Fahrzeuge untersuchen, wenn sie dies zur Wahrung der fiskalischen Belange für notwendig halten; ausgehende Fahrzeuge und Waren müssen sie sogar kontrollieren.

Wie schon erwähnt, führen die Zollbehörden genaue Wareneingangs- und -ausgangsregister sowie Bücher über den Warenbestand in den einzelnen Lagerhäusern, den sie jederzeit überprüfen können, registrieren sämtliche Warenbewegungen innerhalb der Freizone und überwachen alle Warenbehandlungen und -verarbeitungen. "Überwachung" bedeutet hier allerdings nicht, daß die ständige Anwesenheit von Zollbeamten erforderlich ist, sondern vielmehr nur die Möglichkeit, Kontrollen und andere Aufsichtsmaßnahmen durchführen zu können.

Das Ausmaß läßt sich aus Art. 20 des Dekrets Nr. 428 entnehmen:

"Innerhalb des abgegrenzten Gebietes wird ein K o n t r o l l s y s t e m für eingehende und ausgehende Waren sowie für den Lagerbestand eingerichtet. Soweit diese Überwachung von Interesse für die Zollverwaltung ist, liegt es bei den Zollbehörden, ein derartiges Kontrollsystem aufzubauen und sorgfältig zu handhaben."

Die Freizone von Colón steht somit unter relativ strenger zollamtlicher Aufsicht, zumindest nach der Gesetzesnorm.

IV. Die Verwaltung der Freizone von Colón

1. Zollrechtliche Verwaltung

Hinsichtlich der Zollverwaltung in der Freizone gelten keine Besonderheiten.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die rechtliche Stellung der Institution "Freizone von Colón" ergibt sich aus Art. 1 des Gesetzesdekrets Nr. 18:

> "Die Freizone von Colón wird als Einrichtung des Staates gegründet, die eigene juristische Persönlichkeit besitzt und in der Führung ihrer Geschäfte selbständig ist, jedoch der Überwachung und Aufsicht durch die Exekutive (Organo Ejecutivo) und die Hauptrechnungsstelle der Republik (Contraloria General) unterliegt."

Die Geschäfte dieser autonomen Körperschaft bestehen im wesentlichen in Bau, Unterhaltung, Betrieb und Verpachtung von Gebäuden und Grundstücken, Versorgung des Gebietes der Freizone mit Energie, Ausführung der Lagerei und Behandlung von Waren für Dritte und allen anderen Aufgaben, die mit dem Betrieb der Freizone verbunden sind und die auch anderen Unternehmen übertragen werden können (vgl. Art. 40 des Gesetzesdekrets Nr. 18).

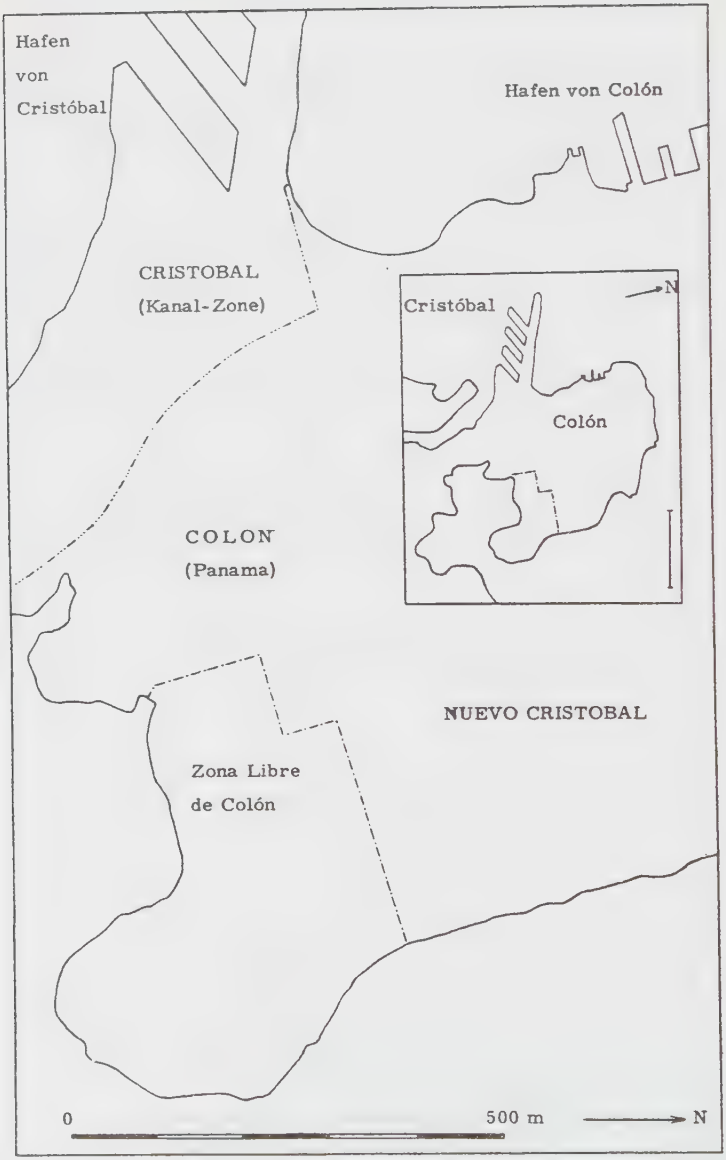
An ihrer Spitze steht der Verwaltungsrat (Junta Directiva) aus fünf Direktoren und fünf Beisitzern; ausführendes Organ ist der Geschäftsführer (Gerente). Drei Mitglieder (bzw. drei Beisitzer) der Junta werden vom Präsidenten der Republik in gemeinsamer Entscheidung mit den Kabinettsmitgliedern und mit Billigung der Nationalversammlung ernannt, zwei aus Listen von je drei Kandidaten, die von der Kammer für Handel, Industrie und Landwirtschaft von Panama bzw. der Handelskammer von Colón vorgelegt werden, gewählt. Für diese beiden Mitglieder bedarf es nicht der Zustimmung der Nationalversammlung. Höchstens zwei der Direktoren dürfen Ausländer sein, die wenigstens zehn Jahre in Panama ansässig und, wie auch die übrigen Direktoren, wenigstens fünf Jahre in der Geschäftsführung eines Handels- oder Industrieunternehmens tätig gewesen sein oder betriebs- bzw. finanzwirtschaftliche Erfahrungen haben müssen (Art. 16 des Gesetzesdekrets Nr. 18). Die Junta Directiva hat u. a. alle Geschäfte zu genehmigen, die den Betrag von 5.000 Balboas (= US-Dollar) übersteigen, die Geschäfte der Freizone und die Tätigkeit ihrer Angestellten zu überwachen, dem Geschäftsführer die Ausführung für notwendig gehaltener Maßnahmen anzuraten oder ihn dazu anzuweisen und ihm Richtlinien für die Geschäftspolitik zu geben.

Weiterhin ernennt sie den Geschäftsführer zusammen mit dem Präsidenten der Republik und den Kabinettsmitgliedern mit Billigung der Nationalversammlung.

Der Geschäftsführer (Gerente) leitet die laufenden Geschäfte in Übereinstimmung mit den durch den Verwaltungsrat ergangenen Richtlinien und führt seine Beschlüsse durch. Er steht an der Spitze des Verwaltungsapparates, der aus sieben Abteilungen besteht: allgemeine Verwaltung (Personal, Schriftverkehr, Büroverwaltung), Technik (Ausführung sämtlicher Bauvorhaben), Verpachtungen (Verwaltung von Grundstücken und Gebäuden, die an Privatunternehmen verpachtet sind), Häfen und Kaianlagen (Verwaltung, Überwachung und Betrieb von Hafeneinrichtungen), Handelsverkehr (Regelung und Überwachung jeglicher Handels- und Gewerbetätigkeit), Finanzen und Rechnungsführung (Aufstellung der Bilanz, Statistiken), Recht (Ausarbeitung aller Verträge).

Die Finanzführung der Freizone wird durch die Hauptrechnungsstelle der Republik geprüft.

Die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung innerhalb der Freizone obliegt gemäß Art. 45 S. 2 des Gesetzesdekrets Nr. 18 der "ausführenden Gewalt". Irgendwelche Befugnisse dieser Art sind nicht auf die Freizone übertragen worden.



Hafenfreizone COLON (Panama)

ABSCHNITT 27

Dominikanische Republik

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Gesetzliche Bezeichnung für die Freizonen der Dominikanischen Republik ist "Zona Franca". Für einige Freizonen wird dieser Begriff näher erläutert: "Zona Franca Industrial y Comercial" (Freizone von Punta Caucedo) oder nur "Zona Franca Industrial" (Freizone von La Romana). Die Freizone von La Romana, die einzige, die ihre Geschäftstätigkeit tatsächlich aufgenommen hat, ist als Hafenfreizone einzustufen, da sie in unmittelbarer Nähe des Hafens dieser Stadt liegt (erreichbar für Schiffe bis zu 15.000 t Tragfähigkeit). Demgegenüber ist die Freizone von Puerto Plata als Freihafen mit eigenen Kaianlagen geplant, wie sich aus Art. 1 und Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 38 vom 4. Juli 1963 entnehmen läßt. [1)]

2. Wichtigste Rechtsquellen sind:

(1) Gesetz Nr. 4315 vom 22. Oktober 1955, das die Einrichtung "Freizone" im Gebiet der Dominikanischen Republik vorsieht (Freizonengesetz) (Gaceta Oficial Nr. 7904 vom 29. Oktober 1955, S. 14), geändert durch Gesetz Nr. 4462 vom 2. Juni 1956 (Gaceta Oficial Nr. 7996 vom 20. Juni 1956, S. 3) und ergänzt durch Gesetz Nr. 432 vom 3. Mai 1969 (Gaceta Oficial Nr. 9140 vom 17. Mai 1969, S. 3).

Das Gesetz enthält die grundlegenden Bestimmungen über die Gründung von Freizonen, ihre zollrechtlichen Privilegien, die in ihnen erlaubten Tätigkeiten, die staatliche Aufsicht sowie devisenrechtliche Besonderheiten.

(2) Dekret Nr. 1864 vom 29. Juni 1956, das die Tätigkeit der Freizonen regelt (Ausführungsbestimmungen) (Gaceta Oficial Nr. 8004 vom 11. Juli 1956, S. 12).

---

1) Art. 7 handelt z. B. von der Nutzung des Seegebietes, das zu der Freizone gehören soll.

Es regelt u. a. die Formvorschriften für den Eingang und Ausgang von Waren, die geschäftliche Tätigkeit im Innern der Freizonen und ihre Überwachung durch die Verwaltung sowie die Dienstleistungstarife. [1]

(3) Dekret Nr. 3461 vom 26. März 1969, das die Einrichtung einer ständigen Industriefreizone in der Stadt La Romana genehmigt
(Gaceta Oficial Nr. 9132 vom 1. April 1969, S. 11).

Das Dekret legt u. a. die Grenzen der Freizone fest, bestimmt ihren Zweck und enthält besondere Bestimmungen über zoll- und steuerrechtliche Vergünstigungen für in der Freizone angesiedelte Industriebetriebe.

(4) Gesetz Nr. 299 vom 23. April 1968 über Förderung und Schutz der Industrie
(Gaceta Oficial Nr. 9079 vom 24. April 1968, S. 3).

Das Gesetz enthält zoll- und steuerrechtliche Vergünstigungen für bestimmte Industriezweige und setzt eine besondere Kommission zur Durchführung des Gesetzes ein.

Hinzu kommen mehrere Gesetze und Dekrete, die Freizonen in der Provinz Puerto Plata (Gesetz Nr. 38 vom 4. Juli 1963, Gaceta Oficial Nr. 8770 vom 6. Juli 1963, S. 4) [2], in Punta Caucedo (Dekret Nr. 2517 vom 18. Juni 1968, Gaceta Oficial Nr. 9101 vom 25. September 1968, S. 17) und San Pedro de Macoris (Dekret Nr. 2564 vom 1. Juli 1968, Gaceta Oficial Nr. 9101 vom 25. September 1968, S. 66) [3] gründen. Diese haben ihren Betrieb noch nicht aufgenommen. [4]

3. Nach Art. 4 des Freizonengesetzes ist eine Freizone "... eine besonders bezeichnete Fläche, die von dem unter Zollverwaltung (jurisdicción aduanera)

---

1) Die Tarife sind nicht mehr in der Originalfassung gültig.

2) Nach Art. 4 Abs. 1 des Gesetzes sollen Lage und Grenzen der Freizone durch den Präsidenten der Republik bezeichnet werden, das ist jedoch bis heute nicht geschehen.

3) Obwohl das Gründungsdekret bei Punta Caucedo von "Zona Franca Industrial y Comercial" spricht, ist es inhaltlich mit den Dekreten über die Gründung der Freizonen von San Pedro de Macoris und La Romana - beide werden "Zona Franca Industrial" genannt - gleich, bis auf die Regelung der Verwaltung und des Betriebes.

4) Vgl. "Informe sobre Zonas Francas Industriales en la Republica Dominicana", S. 6 - 8.

stehenden Gebiet durch eine angemessene Umzäunung abgetrennt ist und von den dominikanischen Behörden wirkungsvoll bewacht wird ... ". Der Präambel dieses Gesetzes zufolge soll ihr wichtigster Zweck in der Förderung des Außenhandels und des internationalen Güteraustausches liegen, der dadurch erreicht werden soll, daß in ihnen sämtliche Waren gelagert, ausgestellt, veredelt, hergestellt, wieder ausgeführt und umgeladen werden können.

Ausführlich werden Stellung und Zweck der Freizone von Puerto Plata in dem Gesetz Nr. 38 vom 4. Juli 1963 (Art. 1 und 2) beschrieben, was entsprechend für die anderen Freizonen gilt:

> "Es wird die Freizone von Puerto Plata gegründet, die aus einem abgesonderten Gebiet unter ständiger und dauernder polizeilicher Bewachung besteht, angemessen umzäunt und mit Einrichtungen für das Beladen und Entladen aller Transportmittel sowie die Lieferung von Brennstoffen und Wasser ausgerüstet ist ...
>
> Die Freizone von Puerto Plata hat zum Zweck, inländischen und ausländischen Unternehmen den Gebrauch und die Nutzung der Möglichkeiten dieses Gebietes zu gewähren, um aus dem Ausland Rohstoffe und Halbfertigwaren zu beziehen zur Vervollständigung und Bearbeitung durch dominikanische Arbeiter, ohne daß Zollformalitäten verlangt werden oder Zölle und Abgaben zu zahlen sind, die bei Einfuhr ähnlicher Waren in das Hoheitsgebiet erhoben werden ... "

4. Der zollrechtliche Status der Freizonen folgt aus Art. 2 des Freizonengesetzes:

> "Die Waren, die in diese Freizonen eingeführt werden, sind nicht den Zollgesetzen und -vorschriften unterworfen, die sich auf den Eingang und Ausgang von Waren beziehen und sind von der Zahlung der Import- und Exportzölle und -Abgaben ausgenommen. " [1]

In Zusammenhang mit Art. 4, in dem es heißt, daß die Freizonen "von dem unter Zollverwaltung stehenden Gebiet abgetrennt sind", bedeutet dies ihren Ausschluß aus dem Zollgebiet der Dominikanischen Republik (im Sinne des Gebietes, in dem Zölle erhoben werden). Dementsprechend wird in Art. 3 ausdrücklich angeordnet, daß die normalen Einfuhrabgaben zu entrichten sind, wenn die Waren aus einer Freizone in das Zollgebiet (territorio aduanero) verbracht werden. Auch in dem Dekret Nr. 3461 über die Freizone von La Romana

1) Hervorhebung vom Verfasser.

wird "Freizone" wiederholt dem "nationalen Zollgebiet" gegenübergestellt.

Während man aus der Formulierung "... nicht den Zollgesetzen unterworfen, die sich auf den Eingang und Ausgang von Waren beziehen ..." schließen kann, nur das Zollschuldrecht gelte nicht in den Freizonen, scheint der oben zitierte Art. 4 auf eine völlige Nichtgeltung der Zollgesetze, ja sogar auf eine Nichtgeltung der Zollhoheit hinzudeuten. Art. 4 ist jedoch im Gesamtzusammenhang, insbesondere im Zusammenhang mit Art. 2 zu sehen, der lediglich von der Nichtanwendbarkeit eines Teils des Zollrechts handelt, ebenso wie die Art. 3 und 4 des Dekrets Nr. 3461. Für eine weitergehende Auslegung des zollrechtlichen Status finden sich keine konkreten Anhaltspunkte. Im Gegenteil, dem Staat und Zoll stehen gewisse Kontrollbefugnisse in den Freizonen zur Sicherung der fiskalischen Belange zu (vgl. unter III. 4. und IV. 1.).

II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen

1. Das Gesetz Nr. 4315 vom 22. Oktober 1955 eröffnet die grundsätzliche Möglichkeit, Freizonen auf dem Territorium der Dominikanischen Republik zu gründen. Die tatsächliche Einrichtung von Freizonen erfolgt durch Dekret der Exekutive (decreto del Poder Ejecutivo, d. h. Dekret des Präsidenten der Republik). Dies ergibt sich aus Art. 1 des Freizonengesetzes, der ausdrücklich zwar nur von "Bestimmung des Gebietes der Freizonen" durch Dekret spricht, damit jedoch auch die Verwirklichung der grundsätzlichen Möglichkeit durch Bezeichnung des Ortes für die Freizone meint.

Dem steht nicht entgegen, daß die Freizone von Puerto Plata durch ein Gesetz gegründet worden ist. In diesem Falle war ein Gesetz erforderlich, da für Puerto Plata eine besondere Verwaltungsstruktur vorgesehen ist, die nicht in den Rahmen der allgemeinen Vorschriften paßt.

Als Gründungsort sieht Art. 4 des Freizonengesetzes folgende Möglichkeiten vor:

(a) innerhalb eines Eingangshafens oder in dessen Nähe,

(b) innerhalb oder in der Nähe des Gebiets der internationalen Messe von Santo Domingo,

(c) an jedem sonstigen geeigneten Ort der Republik.

Demzufolge kann angenommen werden, daß man sichdie "Zonas Francas" in erster Linie als Freihäfen oder Hafenfreizonen vorgestellt hat.

Die Aufhebung bestehender Freizonen ist in den dominikanischen Rechtsvorschriften nicht geregelt. In Art. 1 des Dekretes Nr. 3461 findet sich lediglich der Hinweis, daß in der Stadt La Romana eine "dauernde" (permanente) Industriefreizone geschaffen werde. Dennoch ist anzunehmen, daß auch die Auflösung durch Dekret geschehen kann, da dies unter "Festlegung der Grenzen" im weiten Sinne eingeordnet werden kann. Die Institution "Freizone" kann dagegen nur durch Gesetz abgeschafft werden.

2. Grenzänderungen werden gleichfalls durch Präsidialdekret vorgenommen. Für La Romana ist zuvor ein entsprechender Vorschlag des Staatssekretärs für Industrie und Handel und des Generaldirektors für Zölle und Häfen vorgesehen (Art. 1 § des Dekrets Nr. 3461).

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Besondere Erleichterungen für den Schiffsverkehr mit dem Hafen einer Freizone (zur Zeit gibt es keine Freizone mit eigenem Hafen) sind weder in dem Freizonengesetz noch den Ausführungsbestimmungen dazu enthalten. Vielmehr sieht Art. 5 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen als Besonderheit vor, daß Schiffe, die Waren für eine Freizone mit sich führen, diese in einem gesonderten Manifest oder am Schluß des allgemeinen Ladungsmanifestes aufführen müssen.

b) Grundsätzlich dürfen alle Waren in die Freizonen eingeführt werden, mit Ausnahme von solchen, deren Einfuhr allgemein untersagt ist, sowie Betäubungsmitteln, Explosivstoffen und leicht brennbaren Waren, gesundheitsschädlichen Materialien, Waffen, verderblichen Waren und Waren, die eine Gefährdung anderer Güter bedeuten (Art. 6 der Ausführungsbestimmungen).

Waren, die für eine Freizone bestimmt sind, müssen von der Handelsrechnung, der Konsularfaktura und dem Verschiffungskonnossement begleitet sein, aus denen sich zu ergeben hat, ob eine natürliche oder juristische Person Empfänger ist (Art. 6 der Ausführungsbestimmungen).

Ausgehende Waren dürfen folgende Bestimmungen haben:

(1) Verkauf an Schiffe, die zwischen irgendeinem nationalen Hafen und ausländischen Häfen verkehren, mit Ausnahme des direkten Verkaufs an Passagiere;

(2) Ausfuhr auf dem See- oder Luftwege;

(3) Einfuhr in das Zollgebiet, sofern es sich um Großhandelsgeschäfte handelt (Art. 8 der Ausführungsbestimmungen).

Verlassen sie die Freizone in Richtung Ausland, ist zuvor für Waren inländischen Ursprungs nachzuweisen, daß sämtliche Ausfuhrzölle und -abgaben entrichtet sind. Entsprechendes gilt für die Importabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waren in das Zollgebiet (Art. 7 der Ausführungsbestimmungen), bei der die allgemeinen Einfuhrbestimmungen in der Weise zu beachten sind, als ob die Waren direkt aus dem Ausland kämen (Art. 12 der Ausführungsbestimmungen). Die Verwaltung der Freizone stellt für diese Waren eine der Konsularfaktura entsprechende Bescheinigung aus.

Zur Ausfuhr bestimmte Waren, die über den Hafen von Santo Domingo verschifft werden sollen, sind auf dem Transport dorthin zollamtlich zu begleiten. Dadurch soll sichergestellt werden, daß sie auf im internationalen Verkehr eingesetzte Schiffe verladen werden. Soll die Verschiffung über andere Häfen erfolgen, hat der Versender oder Eigentümer der Waren der Freizonenverwaltung eine Bürgschaft zu stellen, die hinfällig wird, sobald die Zollverwaltung des Verschiffungshafens eine Empfangsbestätigung für die Waren ausgestellt hat (Art. 24 der Ausführungsbestimmungen).

Im übrigen ist für den Eingang und Ausgang der Waren eine formlose Genehmigung der Freizonenverwaltung erforderlich.

c) Die Lagerung von Waren ist allgemein zulässig. Dies gilt auch für die "industrielle" Freizone von La Romana, da in dem für sie geltenden Dekret Nr. 3460 auch die Errichtung von Lagerhäusern, Silos usw. vorgesehen ist, nicht nur von Industriebetrieben. Der Text des Dekrets stimmt zudem bis auf wenige Ausnahmen wörtlich mit dem Dekret zur Gründung der Industrie- und Handelsfreizone von Punta Caucedo überein.

Gemäß Art. 22 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen ist die Lagerung in den Freizonen auf nur ein Jahr beschränkt.

2. Handel und Transport

a) Verkauf und Ausstellung eingelagerter Waren ist gemäß Art. 5 des Freizonengesetzes ausdrücklich vorgesehen. Allerdings schreibt Art. 10 der Ausführungsbestimmungen für den Eigentumswechsel an Waren ein besonderes Verfahren vor. Es heißt in der genannten Vorschrift:

"Die Übertragung von Waren (traspaso), die sich rechtmäßig in einer Freizone befinden, kann mit Billigung der Verwaltung zwischen Personen und Gesellschaften vorgenommen werden. Für diese Geschäfte sind besondere Formulare der Verwaltung zu benutzen."

Bei der Vornahme von Geschäften mit dem Ausland sind die in einer Freizone ansässigen Unternehmen nicht an die allgemeinen Devisenvorschriften der Dominikanischen Republik gebunden (Art. 9 des Freizonengesetzes, eingefügt durch Gesetz Nr. 432 vom 3. Mai 1969).

Der Kleinverkauf ist verboten, wie aus Art. 8 der Ausführungsbestimmungen folgt.

b) Die Gesetze und Dekrete über die dominikanischen Freizonen enthalten keine Vorschriften für den Transport von Waren innerhalb ihrer Gebiete.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Art. 5 des Freizonengesetzes führt als innerhalb der Freizonen zulässige Behandlungen und Veredelungsarbeiten auf: Teilen, Umpacken, Zusammensetzen, Trennen, Reinigen, Mischen mit anderen einheimischen oder ausländischen Erzeugnissen und Verarbeiten von Waren. Die Tätigkeiten in einer Freizone sind somit nicht auf bestimmte Behandlungen, Bearbeitungs- oder Verarbeitungsvorgänge beschränkt, sondern es können grundsätzlich alle handelsüblichen und gewerblichen Manipulationen ausgeführt werden.

Bezüglich der Freizone von La Romana heißt es dazu in Art. 2 des Dekretes Nr. 3461:

"... kann ohne Einschränkung jede Art von geschäftlicher Tätigkeit mit Waren, die zur Ausfuhr, Wiederausfuhr oder Umladung bestimmt sind, und jede Art von geschäftlicher Tätigkeit, die mit der Lagerung, Veredelung, Behandlung, Verpackung, Zusammenstellung, Raffinierung und Destillierung jeder Art von Waren und Erzeugnissen zusammenhängen, vorgenommen werden ..."

Die Ausführung der Manipulationen unterliegt jedoch gewissen Beschränkungen, die sich aus Art. 21 der Ausführungsbestimmungen ergeben: danach bedürfen sie einer vorherigen Genehmigung durch die Freizonenverwaltung und der Überwachung durch ihre Organe. Sind Räumlichkeiten ausschließlich zur Lagerung von Waren vorgesehen, müssen die Behandlungen und Umwandlungen von Waren in anderen, gerade diesem Zweck dienenden Gebäuden ausgeführt werden.

Die Menge der verwendeten Grundmaterialien ist genau anzugeben, um eine Kontrolle durch die Zollbehörden zu ermöglichen.

Die Freizonen stehen im Grundsatz jeder Art von Industrie offen, obwohl sie nach dem oben zitierten Art. 2 des Dekrets Nr. 3461 und dem Gesetz Nr. 299 über Förderung und Schutz der Industrie insbesondere der Exportindustrie dienen sollen. Art. 6 des zuletzt genannten Gesetzes, das unter "Industrie" nur solche Tätigkeiten versteht, die aus Rohstoffen oder Halbfertigwaren usw. durch Umwandlung neue Erzeugnisse herstellt, teilt die Industrieunternehmen für die Förderungszwecke des Gesetzes in drei Klassen ein: A - jedes Unternehmen, das für die Ausfuhr arbeitet; B - neue Industrien, die für die Entwicklung des Landes besonders wichtig sind und deren Erzeugnisse bisherige Importwaren auf dem inländischen Markt ersetzen sollen; C - neue oder erweiterte Unternehmen, die einheimische Rohstoffe verarbeiten oder Erzeugnisse für den Verbrauch im Inland herstellen. Industrien der Klasse A sollen ausschließlich in den Freizonen tätig sein; außerhalb ihres Gebiets können sie nur mit Ausnahmegenehmigung arbeiten, zudem muß das Produktionsverfahren leicht zu überwachen sein und ähnliche Erzeugnisse noch nicht im Inland hergestellt werden. Dies gilt natürlich nur, wenn die betreffenden Betriebe in die Klasse A des Gesetzes Nr. 299 eingestuft werden wollen, um dessen Vergünstigungen in Anspruch nehmen zu können. Unternehmen dieser Art brauchen in den Freizonen ihre Gewinne nicht zu versteuern und genießen ferner die Vorteile des besonderen zollrechtlichen Status der Freizonen. Zur Verwendung ausländischer Maschinen und Betriebsmaterialien siehe Abschnitt III. 4.

Geförderte Betriebe der Klasse A dürfen mit Genehmigung der Regierung nicht mehr als 20 % des Wertes ihrer Produktion auf den inländischen Markt eingehen lassen (Art. 10 des Gesetzes Nr. 299, Art. 5 des Dekrets Nr. 3461 für La Romana). In diesem Fall sind 90 % der für entsprechende ausländische Waren zu zahlenden Zölle und Abgaben zu entrichten (Art. 18 Abs. 2 des Gesetzes Nr. 299).

Die Gründung von Industrien in der Freizone von La Romana bedarf der Bewilligung durch die "Direktion für die industrielle Entwicklung" (Directorio de Desarrollo Industrial), die durch das Gesetz Nr. 299 gegründet worden ist.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Baumaterialien und Ausrüstungsgegenstände, die zur Errichtung von Gebäuden und Anlagen in der Freizone von La Romana bestimmt sind, dürfen zollfrei verwendet werden. Gleiches gilt für Maschinen, industrielle Einrichtungen, Transportmittel, Zubehör und Ersatzteile sowie Brenn- und Schmierstoffe für den

Herstellungsvorgang, mit Ausnahme von Benzin, die von in der Freizone angesiedelten Unternehmen gebraucht bzw. verbraucht werden sollen. Ähnliche Befreiungen finden sich für die anderen bereits gegründeten, aber noch nicht in Betrieb genommenen Freizonen sowie für sämtliche in Kategorie A eingestufte Unternehmen (Art. 12 Buchst. c und d des Gesetzes Nr. 299).

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

a) In der Freizone von La Romana ist keine Wohnbevölkerung gestattet (Art. 2 § des Dekrets Nr. 3461). Entsprechende Bestimmungen fehlen in den allgemeinen Freizonen-Vorschriften, jedoch ist anzunehmen, daß das Wohnverbot auch für die anderen Freizonen gelten soll.

Ferner ist in den Freizonen der Kleinhandel untersagt.

b) Behandlung und Manipulation von Waren bedürfen der Genehmigung der Freizonenverwaltung und können durch diese überwacht werden. Nach Art. 20 der Ausführungsbestimmungen besteht "innerhalb der Freizonen ein Kontrollsystem hinsichtlich der Warenbewegung und der Warenbestände", das von der Verwaltung sorgfältig zu führen ist. Die Verwaltung der Freizone kann ihre Register mit den Büchern, die von den einzelnen Lagerhaltern geführt werden, vergleichen. Der Inhaber des Lagers ist für etwaige Differenzen verantwortlich.

Es werden weder in dem Freizonengesetz noch den Ausführungsbestimmungen dazu den Zollbehörden irgendwelche Befugnisse innerhalb der Freizonen ausdrücklich zugestanden. Vielmehr scheinen alle Kontrollaufgaben der Verwaltung der Freizone bzw. ihrem "Verwalter" übertragen zu sein. Für die Freizone der internationalen Messe in Santo Domingo ist der "Director General de Aduanas y Puertos" Verwalter, für die übrigen ein besonderer vom Präsidenten ernannter Beamter, obgleich auch diese Freizonen der General-Zoll- und Hafen-Direkton unterstehen. Demgegenüber heißt an entsprechender Stelle in dem Dekret Nr. 3461 zur Einrichtung der Freizone von La Romana (Art. 8), "die Aufsicht über die Freizone sei, soweit es die Verwaltung der Zollüberwachung betreffe, unter Leitung des Director General de Aduanas y Puertos", der für eine wirkungsvolle Sicherung der fiskalischen Belange zu sorgen habe. Weitere Hinweise auf eine Zollüberwachung enthalten Art. 21 der Ausführungsbestimmungen (" die Menge der verwendeten Grundmaterialien ist anzugeben, um eine Kontrolle durch die Zollbehörden zu ermöglichen") und der Aufgabenkatalog des Art. 8 des Dekrets Nr. 3461 (vgl. dazu Abschnitt IV. 1.).

IV. Die Verwaltung der Freizonen, insbesondere der Freizone von La Romana

1. Zollrechtliche und hoheitliche Verwaltung

Die Verwaltung der Freizone von La Romana wird, soweit es sich um Maßnahmen zur Sicherung fiskalischer Belange handelt, von dem "Director General de Aduanas y Puertos" ausgeübt. Dieser ist u. a. für folgende Aufgaben verantwortlich:

(a) Überwachung der grundstücksmäßigen Einteilung des Gebiets der Freizone;

(b) Kontrolle des Eingangs von Waren für Industrieunternehmen der Freizone;

(c) Ausführung einer angemessenen Kontrolle der in die Zone eingegangenen Waren für industrielle Produktion;

(d) Kontrolle der Ausfuhr von Industrieerzeugnissen für ausländische Märkte;

(e) Ausführung einer angemessenen Kontrolle über die Einfuhr von in der Zone hergestellten Waren in das Zollgebiet;

(f) Festsetzung der Maßnahmen, die zur Sicherheit der Freizone notwendig sind;

(g) Beantragung der notwendigen Hilfe bei den zuständigen Behörden zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung;

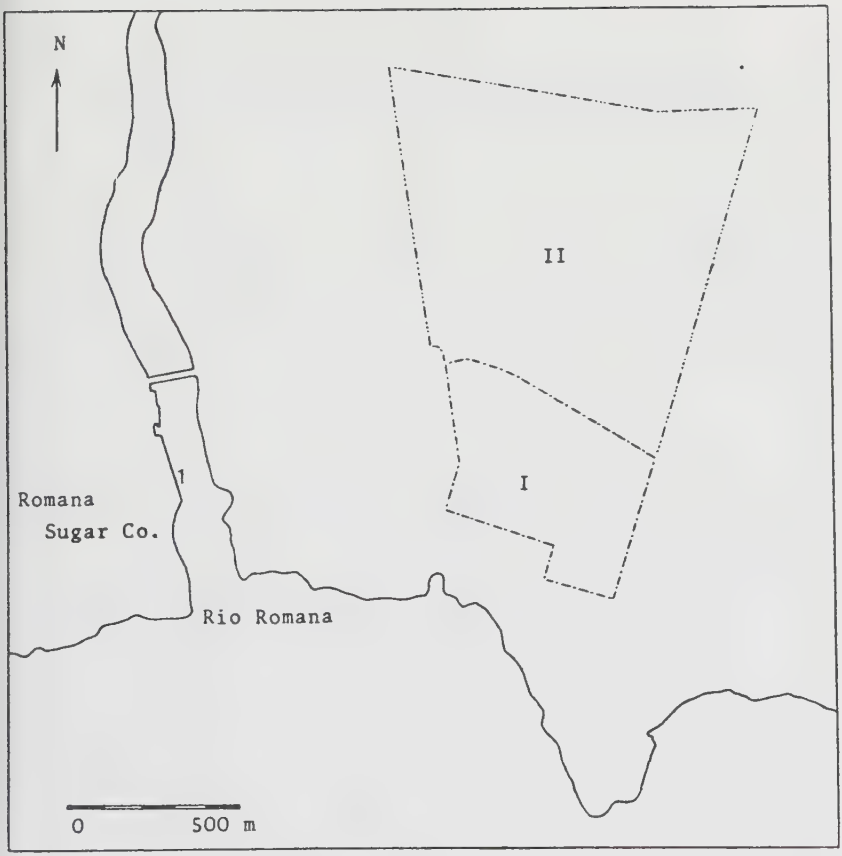
(h) Übernahme der Kontrolle und Überwachung des Verzeichnisses der Industrien, die sich mit Genehmigung des "Directorio de Desarrollo Industrial" in der Freizone angesiedelt haben;

(i) Ausführung aller übrigen Aufgaben, die für eine wirkungsvolle Sicherung der fiskalischen Belange notwendig sind.

(Art. 8 des Dekrets Nr. 3461)

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Nach Art. 1 § 2 des Dekrets Nr. 3461 wird die Freizone von La Romana durch einen von der Regierung ernannten Beamten verwaltet. Welche Aufgaben diesem Beamten zustehen, läßt sich jedoch dem Dekret nicht entnehmen. Offenbar ist er der Beamte, der durch das Gesetz Nr. 4462 vom 2. Juni 1956 an die Stelle der ursprünglich von Art. 6 des Freizonengesetzes vorgesehenen "Kommission für



Hafenfreizone LA ROMANA (Dominikanische Republik)

I Freizonengebiet zur Zeit in Betrieb
II Erweiterungsgebiet
III Kaianlagen am Rio Romana

die Freizonen" (Comisión de Zonas Francas) getreten ist, mit folgenden Aufgaben (Art. 7 des Freizonengesetzes):

(a) Vorschlag der Örtlichkeiten für die Freizonen,

(b) Vorschlag der Verwaltungsvorschriften für jede Freizone,

(c) Abschluß von Verträgen über den Betrieb und die Verwaltung jeder Freizone mit inländischen oder ausländischen Unternehmen, die der Genehmigung durch die Regierung bedürfen,

(d) Ausführung der notwendigen Aufsicht über die Tätigkeit der Freizonen.

Ein entsprechender Vertrag über Verwaltung, Betrieb und Bewirtschaftung der Freizone von La Romana ist am 9. Mai 1969 mit der "Gulf and Western Americas Corporation" auf 30 Jahre abgeschlossen worden. Nach diesem Vertrag hat sich das nordamerikanische Unternehmen verpflichtet, innerhalb eines Jahres von der Gesamtfläche der Freizone wenigstens 130.000 m^2 auszubauen und mit Verkehrswegen, Energie und Wasser zu versorgen sowie die für die staatlichen Behörden erforderlichen Gebäude zu errichten.

Der Vertrag sieht gleichfalls eine Befreiung von Zöllen und Abgaben für Maschinen, Ausrüstung und Betriebsstoffe, die für die industrielle Produktion in der Freizone verwendet werden sollen, auf 20 Jahre vor (ebenso wie Art. 3 des Dekrets Nr. 3461, der ja aber geändert oder aufgehoben werden könnte), ferner eine 20jährige Befreiung von sämtlichen Steuern und Abgaben für in der Zone tätige Unternehmen (z. B. Körperschaftssteuer, Steuern auf Dividende, Produktions- oder Verkaufssteuern, Patentsteuern und kommunale Steuern).

Die Verwaltung der geplanten Freizone von Puerto Plata soll demgegenüber völlig anders strukturiert sein: nach dem Gesetz Nr. 38 soll Verwaltungs- und Betriebsorganisation ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen in der Form einer Aktiengesellschaft sein. 51 % der Aktien sollen im Besitz des Staates sein. Nach 30 Jahren beabsichtigt man, die bisher in privater Hand befindlichen Aktien der "Corporación de la Zona Franca de Puerto Plata" ohne Entschädigung in das Eigentum des Staates übergehen zu lassen. Zur Zeit gibt es keine Anzeichen, daß die Freizone von Puerto Plata jemals ihren Betrieb aufnehmen wird.

ABSCHNITT 28

Niederländische Antillen

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die in den Niederländischen Antillen angewandte offizielle Bezeichnung für die freien Hafengebiete ist "Vrije Zone" (= freie Zone, Freizone).

2. Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen für die "freien Zonen" sind:

(1) Die "Landsverordening Vrije Zone" (Landsverordening nopens de instelling van de Vrije Zones in de Nederlandse Antillen), Landesverordnung vom 13. Juni 1956 (Publicatieblad Nr. 63 vom 25. Juni 1956).

Die Verordnung enthält Vorschriften über die Einrichtung von Freizonen, ihre Betriebsführung, die Zulassung von Firmen, die in ihnen tätig werden wollen, den Umfang der gestatteten Tätigkeiten, den Umfang der Abgabenbefreiung und die Befugnisse der Zollbehörden.

(2) Die Ausführungsbestimmungen zu der "Landsverordening Vrije Zone" (Landsbesluit houdende algemene maatregelen ter uitvoering van een aantal artikelen der landsverordening), Verwaltungsverordnung vom 20. Juli 1956 (Publicatieblad Nr. 77 vom 9. August 1956).

Sie regeln die bei der Einfuhr und Ausfuhr von Waren zu beachtenden Förmlichkeiten, Pflichten der Lagerhalter und den Personen- und Fahrzeugverkehr und bestimmen die einfuhrverbotenen Waren.

Ferner gibt es besondere Vorschriften für die beiden zur Zeit bestehenden Freizonen auf Aruba und Curacao:

(3) Die "Eilandsverordening Vrije Zone Curacao" [1] (Eilandsverordening nopens de instelling, het beheer en de exploitatie van de vrije zone van Curacao), Inselverordnung vom 12. März 1957 (Afkondigingsblad Nr. 14/1957),

geändert durch

---

1) Die Einrichtung einer Freizone auf Curacao ist genehmigt worden durch Landsbesluit Nr. 2 vom 4. Februar 1957, Publicatieblad Nr. 17/1957.

Inselverordnung vom 12. September 1968
(Afkondigingsblad Nr. 72/1968).

In dieser Inselverordnung finden sich Bestimmungen über die Aufnahme des Betriebs der Freizone von Curacao und ihre Verwaltung, ferner besondere Bedingungen für die Zulassung von privaten Unternehmen in der Freizone sowie die Überlassung von Gebäuden und Grundstücken an solche Unternehmen.

(4) Die "Eilandsverordening Vrije Zone Aruba" [1] (Eilandsverordening nopens de instelling, het beheer en de exploitatie van de vrije zone van Aruba), Inselverordnung vom 29. März 1957
(Afkondigingsblad Nr. 2/1957),

deren Inhalt dem der unter (3) genannten Verordnung entspricht.

3. Der Begriff "Freizone" wird in Art. 1 Abs. 1 der "Landesverordnung Freizone" wie folgt erläutert:

"Unter Freizone wird in dieser Landesverordnung und den dazu erlassenen Ausführungsverordnungen ein besonderes abgeschlossenes Gelände verstanden, in dem nach den Bestimmungen dieser Landesverordnung, die von den gesetzlichen Vorschriften auf dem Gebiet der Ein-, Aus- und Durchfuhr und der Verbrauchssteuern abweichen, Waren gelagert, verpackt, bearbeitet, verarbeitet, ausgestellt und aus dem sie wieder ausgelagert werden können."

In der Definition selbst wird somit auf die zollrechtliche Stellung der Freizonen nur insoweit eingegangen als es heißt, daß die Vorschriften der Landesverordnung von den üblichen Zollbestimmungen abweichen.

Obwohl das Gebiet der Freizonen weder nach Art. 1 Abs. 1 der Landesverordnung Freizone noch nach irgendeiner anderen Bestimmung in einem Seehafen zu liegen braucht, sind sie als "Hafenfreizonen" konzipiert. Den gesetzlichen Vorschriften stünde auch nicht entgegen, wenn sie neben einem Landgebiet auch Wasserflächen umfaßten und eigene Kaianlagen besäßen, doch wird diese Möglichkeit nicht ausdrücklich berücksichtigt.

Das Ziel der Freizonen ist grundsätzlich, die Niederländischen Antillen weiter zu einem internationalen Umschlags- und Verteilungsplatz auszubauen. Die in

---

1) Die Einrichtung einer Freizone auf Aruba ist genehmigt worden durch Landsbesluit Nr. 1 vom 4. Februar 1957,
Publicatieblad Nr. 16/1957.

ihnen ausgeübten Tätigkeiten sollen daher im allgemeinen auf das Ausland, nicht auf das Inland gerichtet sein (vgl. Art. 4 Abs. 2 und 3 Landesverordnung Freizone).

4. Der zollrechtliche Status der Freizonen in den Niederländischen Antillen wird nicht besonders geregelt. Er ist vielmehr verschiedenen Bestimmungen zu entnehmen, die sich indirekt auf ihn beziehen.

So bestimmt Art. 10 der Landesverordnung Freizone:

> "Bei der Einfuhr von für die Freizone bestimmten Waren wird kein Einfuhrzoll erhoben.
>
> Bei der Auslagerung von nach dem Ausland oder einer anderen Freizone bestimmten Waren aus der Freizone wird kein Ausfuhrzoll erhoben.
>
> Bei einer Einfuhr im Sinne des Absatzes 1, bei einer Ausfuhr im Sinne des Absatzes 2 oder bei Herstellung von verbrauchssteuerpflichtigen Erzeugnissen in einer Freizone werden keine Verbrauchssteuern erhoben."

Hieraus allein läßt sich noch nicht unbedingt entnehmen, daß die Freizonen eine besondere zollrechtliche Stellung einnehmen, die etwa von der Stellung der Zollager abweicht.

Allerdings werden die Freizonen in mehreren Vorschriften neben die Zollager gestellt: so in Art. 11 Abs. 1 der Landesverordnung Freizone und in Art. 2 Abs. 5 der Ausführungsbestimmungen. Ferner darf gemäß Art. 9 Abs. 1 der Landesverordnung Freizone der Verkauf von Waren aus einer Freizone nach dem Inland nur unter besonderen Bedingungen erfolgen. Waren, die aus dem Inland in eine Freizone gebracht werden, gelten schließlich als exportiert.

Dies alles, insbesondere die Gegenüberstellung Freizone - Inland, deutet darauf hin, daß die Freizonen im Verhältnis zu dem übrigen Gebiet der Niederländischen Antillen eine abweichende Stellung einnehmen, die am besten als "Ausland in zolltechnischer Hinsicht" bezeichnet werden kann: Zölle und Verbrauchssteuern werden nicht erhoben, und auf dem Gebiet der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr können die allgemeinen Formvorschriften vereinfacht werden (vgl. Art. 11 Abs. 2 der Landesverordnung Freizone).

In einem gewissen Widerspruch zu der so umschreibenen Stellung steht Art. 11 Abs. 3, nach dem die oben zitierten Befreiungen des Art. 10 nur bei Einhaltung der auf Grund dieses Artikels erlassenen Bestimmungen gelten. Dies kann bedeuten, daß Waren, die unter Mißachtung der Formvorschriften in eine Freizone gebracht worden sind, zollpflichtig sind. Bei einer Ausklammerung der Freizonen

aus dem Zollgebiet wäre dies nicht möglich, da der Entstehungsgrund der Zollpflicht - Überschreiten der Zollgrenze - nicht gegeben wäre. Es wären nur Sanktionen möglich, etwa eine Bestrafung oder die Pflicht, die Waren zum freien Verkehr abfertigen und aus der Freizone herausnehmen zu müssen. Auch in letzterem Sinne kann Art. 11 Abs. 3 der Landesverordnung Freizone ausgelegt werden, und dies ist der beabsichtigte Sinn, wie aus Art. 4 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen hervorgeht: Werden in einer Freizone Waren gefunden, deren Herkunft und Eingang dem Zoll gegenüber nicht hinreichend erklärt bzw. nachgewiesen werden kann, so sind diese zur Einfuhr anzumelden und zu verzollen. Ohne dieses Vorgehen können also auch in den Freizonen keine Zölle erhoben werden.

Im übrigen gelten alle anderen zollrechtlichen Bestimmungen, wie Art. 11 Abs. 4 der Landesverordnung Freizone ausdrücklich anordnet.

II. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen der Freizonen

1. Die Genehmigung zur Einrichtung einer oder mehrerer Freizonen in einem Inselgebiet kann nur durch "Landsbesluit" des Gouverneurs erfolgen. [1] Vorauszugehen hat ein Antrag des "Bestuurscollege", der Verwaltungsbehörde des betreffenden Inselgebietes. Vor Entscheidung ist der "Raad van Advies" zu hören.

Sowohl in dem Antrag, als auch in dem ihm stattgebenden "Landsbesluit" sind Lage und Grenzverlauf der Freizone genau zu bezeichnen. Die Genehmigung kann mit besonderen Bedingungen hinsichtlich der Bewachungskosten und der zollamtlichen Überwachung verbunden werden.

Die tatsächliche Einrichtung der Freizone erfolgt sodann durch "Eilandsverordening" des Inselrats (Eilandsraad). Der Betrieb darf erst dann aufgenommen werden, wenn den in den Ausführungsbestimmungen enthaltenen Vorschriften über die zollsichere Umzäunung usw. nachgekommen ist.

Auch die Art des Betriebes (Zuständigkeit der Verwaltungsorgane usw.) ist durch Inselverordnung zu regeln.

(Vgl. dazu Art. 1 Abs. 2, 3, 4; Art. 3 Abs. 1, 2; Art. 7 Abs. 1 der Landesverordnung Freizone)

---

1) So geschehen für die Freizonen auf Curacao und Aruba, vgl. unter I. 2.

2. Grenzänderungen können ebenfalls nur durch "Landsbesluit" des Gouverneurs vorgenommen werden, da dem "Inselgebiet" als einer Verwaltungseinheit keine Befugnis eingeräumt ist, selbständig die Grenzen der Freizonen festzusetzen. [1]

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Zugelassene Unternehmen

Bevor im folgenden auf die in den Freizonen erlaubten Tätigkeiten eingegangen wird, ist ihr Benutzerkreis zu bestimmen, da sich nicht jedermann selbständig in den Freizonen der Niederländischen Antillen betätigen kann.

Vielmehr bedürfen Unternehmen einer besonderen Zulassung, die nur unter besonderen Bedingungen durch Beschluß des "Bestuurscollege" des jeweiligen Inselgebiets erteilt wird. Die Minister für Wohlfahrt und Finanzen haben zuvor auf Antrag des "Bestuurscollege" zu erklären, daß keine Bedenken gegen die Zulassung bestehen.

Im wesentlichen sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen: [2]

(a) Es muß sich um eine in den Niederländischen Antillen ansässige Gesellschaft handeln.

(b) Diese muß ihre Tätigkeiten ausschließlich in der Freizone ausüben; die gleichzeitige Wahrnehmung von Geschäften innerhalb und außerhalb der Freizone sind nicht zulässig. Die Verwaltung des Unternehmens darf sich jedoch außerhalb der Zone befinden. Firmen, die in der Freizone lediglich ihre Verwaltung unterhalten wollen, werden nicht zugelassen.

(c) Die geschäftliche Tätigkeit in der Freizone muß erwarten lassen, daß sie dazu beiträgt, die Niederländischen Antillen bzw. das jeweilige Inselgebiet weiter zu internationalen Umschlags- und Verteilungszentren auszubauen.

Der Antrag einer Gesellschaft auf Zulassung zu einer Freizone muß daher genaue Angaben über den Umfang und die Art der beabsichtigten Tätigkeit enthalten. Es

---

1) Vgl. "Regelingen betreffende de Vrije Zone", S. 17.

2) Vgl. dazu auch: Antilles néerlandaises, Régime des Zones Franches, in: Moniteur Officiel du Commerce International, Nr. 213 vom 20. Februar 1963, S. 734.

liegt bei dem "Bestuurscollege", zu entscheiden, ob das Unternehmen den gestellten Bedingungen entsprechen wird. Gegen einen ablehnenden Bescheid kann der "Raad" angerufen werden.

(Vgl. zur Zulassung Art. 4 und 5 der Landesverordnung Freizone sowie Art. 3 der Inselverordnung Freizone Curacao bzw. der Inselverordnung Freizone Aruba)

2. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Hinsichtlich des Schiffsverkehrs ist nichts in den Bestimmungen über die Freizonen in den Niederländischen Antillen enthalten. Die bestehenden Zonen haben keine eigenen Kaianlagen, so daß etwaige Erleichterungen für die Abfertigung von Schiffen ohnehin nicht anwendbar wären.

b) Die Vorschriften über den Warenverkehr, die gegenüber den allgemeinen Bestimmungen vereinfacht sind, sind in Art. 2 der Ausführungsbestimmungen enthalten. Danach bedürfen eingehende und ausgehende Waren im Auslandsverkehr oder Waren, die aus einer anderen Freizone kommen, jeweils eines besonderen Begleitscheins, mit dem sie vom Transportmittel bzw. der Freizone zu der Freizone und umgekehrt transportiert werden müssen. Diese Begleitpapiere werden auf Anmeldung von den Zollbehörden ausgestellt.

Eine darüber hinausgehende zollamtliche Abfertigung ist nicht erforderlich.

Die Abfertigung von Waren zum freien Verkehr und von inländischen Waren, die für eine Freizone bestimmt sind (Ausfuhr!), geschieht nach den allgemeinen Vorschriften.

Eine Anzahl von Waren darf nicht in die Freizonen verbracht werden, darunter Sprengstoffe, feuergefährliche Waren, Waffen und Tiere. Für Betäubungsmittel gelten besondere Einschränkungen (vgl. Art. 3 der Ausführungsbestimmungen).

c) Grundsätzlich erfolgt die Lagerung von Waren in eigenen Gebäuden des Wareneigentümers, die dieser gemietet oder auf gepachtetem Boden errichtet hat. Öffentliche Lagerhäuser der Freizonenverwaltung gibt es nicht. Einige zugelassene Unternehmen haben sich jedoch darauf ausgerichtet, Waren für Dritte entgegenzunehmen, zu lagern, zu behandeln und weiterzuversenden. Durch diese Unternehmen ist auch solchen Firmen, die sich nicht in einer Freizone niederlassen wollen, möglich, sie in der Weise zu benutzen, als ob es öffentliche Lagerhäuser gäbe.

Für die Lagerung inländischer Waren unter Wahrung ihrer Nationalität ist auf Grund der Zweckbestimmung der Freizonen der Niederländischen Antillen kein

Raum (vgl. unter I. 3 und III. 1.).

Waren, die in einer Freizone gelagert werden, ohne irgendwie behandelt zu werden, müssen vorwiegend nach dem Ausland bestimmt sein. Diese Bedingung wird in gewissem Maße eingeschränkt, wenn die Waren zusätzlich umgepackt, zusammengestellt oder weitergehend behandelt bzw. verarbeitet werden (vgl. zur Behandlung von Waren III. 4.). In diesem Fall muß ein solcher Anteil der Waren wieder exportiert werden, daß der unter III. 1. Buchstabe (c) genannten Bedingung Genüge geleistet wird. Für Unternehmen, die Waren für Rechnung Dritter lagern und behandeln, gilt die Bedingung der überwiegenden Ausrichtung auf das Auslandsgeschäft nicht.

Die Lagerungsdauer ist unbegrenzt.

3. Handel und Transport

a) Jegliche Art von Handelstätigkeit, wie Verkauf und Ausstellung von Waren, die zu Geschäften führen können (Art. 1 Abs. 1 der Landesverordnung Freizone), ist in den Freizonen der Niederländischen Antillen zulässig.

Verkäufe in das Inland dürfen allerdings nur an solche Unternehmen erfolgen, die im Handelsregister eingetragen sind. Auch der Verkauf an Schiffe, die einen Hafen der Niederländischen Antillen angelaufen haben, und an Reisende ist Verkauf in das Inland in diesem Sinne (Art. 9 der Landesverordnung Freizone).

Verkäufe innerhalb einer Freizone können auf Grund der unter III. 1. dargestellten Einschränkungen nur an andere in der Zone zugelassene Unternehmen erfolgen. Damit ist der Kleinverkauf logisch ausgeschlossen.

b) Einschränkungen und besondere Bedingungen für den Transport von Waren innerhalb einer Freizone sind nicht ersichtlich.

4. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Der Umfang der zulässigen Behandlungen und Verarbeitungen ergibt sich bereits aus dem unter I. 3. zitierten Art. 1 Abs. 1 der Landesverordnung Freizone, ferner aus Art. 4 Abs. 3: danach sind neben der Verpackung von Waren ihre Montage, Bearbeitung und Verarbeitung möglich, d. h. sämtliche Behandlungen und Umwandlungen ohne irgendeine Einschränkung. Eine Anmeldung der Behandlungen oder Verarbeitungstätigkeiten ist nicht erforderlich.

Auch die gewerbliche und industrielle Tätigkeit ist somit möglich. Gesellschaften, die in einer Freizone einen Industriebetrieb einrichten wollen, müssen den unter III. 1. dargestellten Bedingungen gerecht werden, also vornehmlich für den Export arbeiten. Obwohl ausdrückliche Voraussetzungen wirtschaftlicher Art (etwa: der beabsichtigte Betrieb dürfe keine Schädigungen für bereits bestehende Unternehmen im Inland mit sich bringen) fehlen, sind sie bereits in dem Erfordernis der allgemeinen Ausrichtung auf das Auslandsgeschäft und Förderung der Außenwirtschaft des Landes enthalten: eine solche Förderung würde nicht erreicht, wenn gleichzeitig inländische Betriebe geschädigt würden.

Die Inselverwaltungen werden daher Genehmigungen zur Betriebsaufnahme in einer Freizone nicht erteilen, wenn derartige Schädigungen zu erwarten sind.

In der Freizone von Curacao ist zur Zeit unter anderem ein Betrieb tätig, der Dosen für Mineralölerzeugnisse herstellt.

5. Besondere Vergünstigungen

Für Unternehmen, die in einer Freizone ansässig sind, gelten besondere steuerliche Vergünstigungen. So haben sie solche Gewinne, die aus dem Verkauf nach dem Ausland erzielt werden, nur mit einem Satz in Höhe von ein Drittel der allgemein geltenden Steuersätze zu versteuern. Allerdings findet diese Vergünstigung nur bis zum 1. Januar 1981 Anwendung (Art. 14 der Landesverordnung Freizone). Ferner sind die Freizonen von den Verbrauchssteuergesetzen ausgenommen.

6. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

a) Die weitaus wichtigste Beschränkung für die Freizone der Niederländischen Antillen ist die, daß nur besonders genehmigte Unternehmen, die ausschließlich innerhalb der Freizone tätig sind, in ihnen zugelassen sind (vgl. oben S. 370).

Außerdem gelten persönliche Beschränkungen: Personen, die sich in einer Freizone aufhalten wollen, bedürfen eines besonderen Zulassungsscheins und die Grenzen der Freizonen dürfen nur durch die dazu bestimmten Tore überschritten werden (Art. 5 der Ausführungsbestimmungen).

b) Die zollamtliche Überwachung der Freizonen findet grundsätzlich von außen statt. Die Beamten des Zoll- und Verbrauchssteuerdienstes haben jedoch

zu jeder Zeit Zugang zu einer Freizone und dürfen sämtliche Grundstücke und Räumlichkeiten betreten. Die jeweiligen Inhaber der Einrichtungen sind verpflichtet, den Beamten den Zutritt zu gestatten (Art. 13 der Landesverordnung Freizone).

Darüber hinaus hat jeder Benutzer von Lagerraum ein Verzeichnis zu führen, das den Bedingungen der Zollverwaltung entspricht und aus dem der Eingang und Ausgang von Waren ersichtlich sein muß. Das Verzeichnis muß sich im Lagerraum befinden und ist dem Zoll auf Verlangen sofort vorzulegen. Die Behörden haben sodann das Recht, das Verzeichnis mit dem vorhandenen Lagerbestand zu vergleichen. Fehlmengen, die nicht erklärt werden können, sind zur Einfuhr anzumelden und zu verzollen (vgl. Art. 4 Abs. 1 bis 4 der Ausführungsbestimmungen sowie oben I. 4.).

Die Zollverwaltung kann die zur Niederlassung in einer Freizone berechtigten Firmen auch auffordern, alle sechs Monate eine Aufstellung der Wareneingänge und -ausgänge einzureichen (Art. 4 Abs. 5 der Ausführungsbestimmungen).

Eine weitergehende Überwachung der Tätigkeiten innerhalb einer Freizone findet nicht statt, insbesondere ist keine Anmeldung, Genehmigung und zollamtliche Aufsicht von Behandlungen und Verarbeitungen verlangt.

IV. Die Verwaltung der Freizonen der Niederländischen Antillen

1. Zollrechtliche Verwaltung

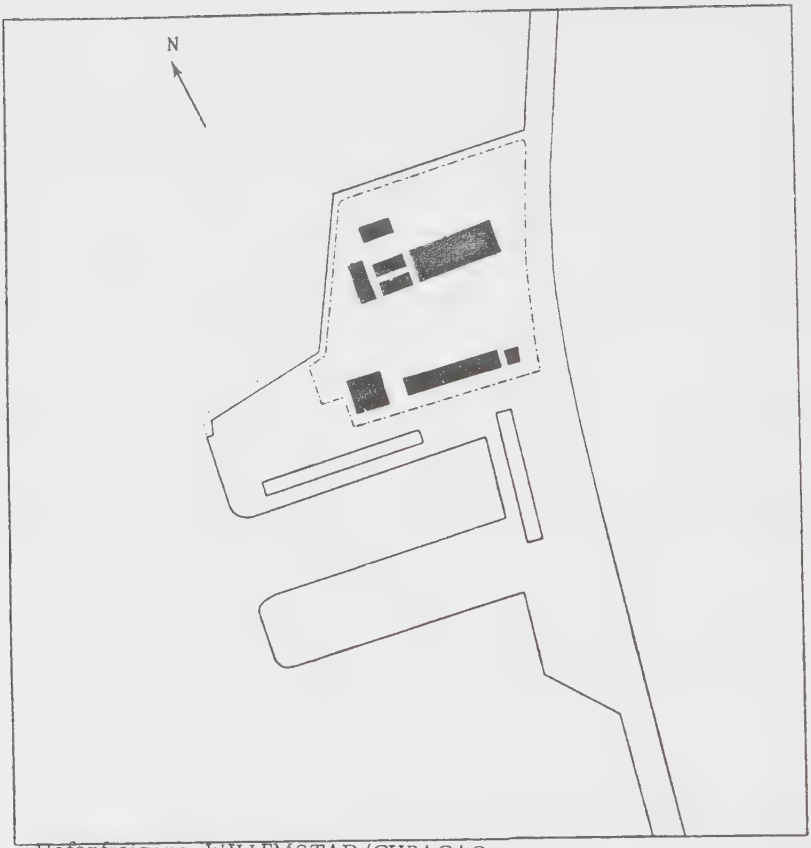
Hinsichtlich der Zollverwaltung gelten keine Besonderheiten. Die Befugnisse, die auf Grund der Landesverordnung Freizone dem Zoll zustehen, werden von den allgemeinen Zollbehörden wahrgenommen.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die Verwaltung der Freizonen kann unmittelbar durch Organe der jeweiligen "Inselregierung" oder auf privatrechtlicher Grundlage erfolgen. In letzterem Fall bedarf es entweder einer Aktiengesellschaft, in der das Inselgebiet die Aktienmehrheit besitzt, oder einer von dem Inselgebiet errichteten Stiftung (vgl. Art. 7 der Landesverordnung Freizone).

Die beiden heute bestehenden Freizonen auf Aruba und Curacao werden direkt von der öffentlichen Hand, und zwar durch den "Dienst Economische Ontwikkeling" (Abteilung für wirtschaftliche Entwicklung), der unter der Aufsicht des "Bestuurscollege" des jeweiligen Inselgebietes steht, verwaltet. Dies besondere Organ, das durch das "Bestuurscollege" auf Grund einer entsprechenden Ermächtigung in den die Freizone gründenden "Inselverordnungen" eingesetzt worden ist (für Curacao Art. 2 der Eilandsverordening), hat keine eigene Rechtspersönlichkeit und kann nur im Rahmen der ihm vom "Bestuurscollege" übertragenen Befugnisse handeln.

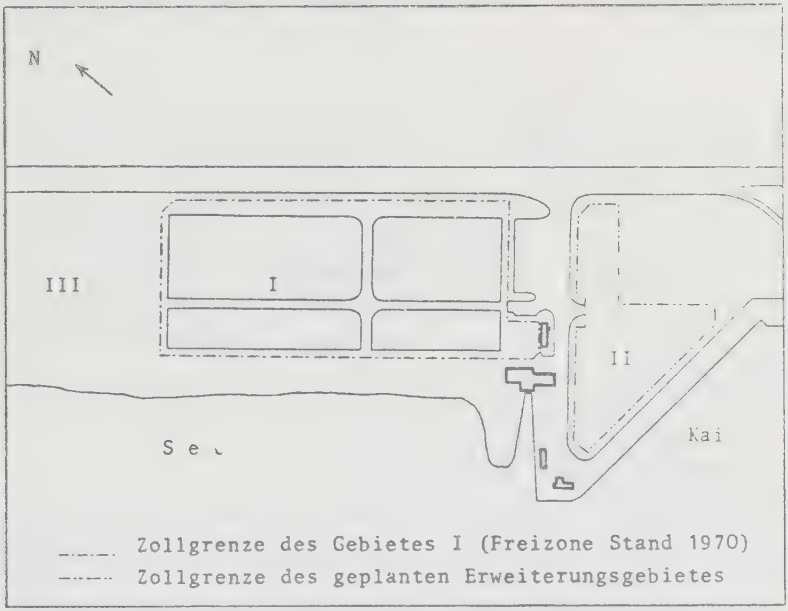
Zum Betrieb ist zu vermerken, daß die Freizonen selbst keine Lagerhäuser und ähnliche Einrichtungen bewirtschaften, sondern Grundstücke und Gebäude lediglich an private Unternehmen vermieten und verpachten.



Hafenfreizone WILLEMSTAD/CURACAO

(Niederländische Antillen)

Fläche ..... 74.925 m^2



Hafenfreizone ORANJESTAD/ARUBA (Niederländische Antillen)

ABSCHNITT 29

Kolumbien

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Die offizielle Bezeichnung für das einzige zur Zeit bestehende freie Hafengebiet Kolumbiens, die Hafenfreizone von Barranquilla, [1] sowie die noch nicht eröffneten Freizonen im Hafen von Buenaventura und in der Nähe des Flughafens von Palmaseca ist "Zona Franca Industrial y Comercial" (Industrie- und Handelsfreizone). Mit dem Namen wird somit bereits auf die Zweckbestimmung der kolumbianischen Freizonen hingewiesen.

2. Wichtigste rechtliche Grundlagen sind:

(1) Gesetz Nr. 105 vom 31. Dezember 1958 über die Einrichtung der "Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla" und die Ermächtigung zur Gründung weiterer Freizonen
(Diario Oficial Nr. 29 860 vom 26. Januar 1959, S. 140).

Das Gesetz enthält allgemeine Vorschriften über die Gründung von Freizonen, ihren Zweck sowie ihre Organisation und Verwaltung. Ferner sind die im Gebiet einer Freizone zulässigen Tätigkeiten und die Grundsätze der zollrechtlichen Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr von Waren in eine Freizone bzw. aus ihr geregelt.

(2) Dekret Nr. 2240 vom 6. August 1962, die Ausführungsbestimmungen für die Freizone Barranquilla betreffend
(Diario Oficial Nr. 30 888 vom 31. August 1962, S. 571).

Dieses Dekret enthält ausführliche Einzelbestimmungen, die im wesentlichen inhaltlich den Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die mexikanischen Freihäfen entsprechen. Zum Inhalt des Dekrets vgl. daher S. 330.

(3) Dekret Nr. 1095 vom 7. Juli 1970 über die Einrichtung der Zonas Francas Industriales y Comerciales de Buenaventura und Palmaseca
(Diario Oficial Nr. 33 115 vom 31. Juli 1970, S. 314).

---

1) Gegenwärtig ist die Freizone von Barranquilla noch ohne eigene Kaianlagen, die jedoch geplant sind. Nach deren Fertigstellung ist sie als Freihafen im Sinne dieser Untersuchung einzustufen.

In erster Linie enthält das Dekret Bestimmungen über Aufgaben und Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der beiden neu gegründeten Freizonen.

3. Eine gesetzliche Definition von "Zona Franca Industrial y Comercial" gibt es nicht. Diese läßt sich jedoch folgendermaßen umschreiben:

Eine Industrie- und Handelsfreizone ist eine öffentliche Einrichtung mit juristischer Persönlichkeit, die aus einem abgegrenzten Gebiet besteht und in die Waren aller Art eingeführt, gelagert und in jeder Weise behandelt und verarbeitet werden dürfen, ohne daß für sie Zölle und andere Abgaben zu entrichten sind (Art. 1, 20, 22, 31 des Gesetzes Nr. 105).

Bei den kolumbianischen Freizonen handelt es sich also um Einrichtungen, die von vornherein auf Handels- und Industrietätigkeit ausgerichtet sind. Sie brauchen nicht wie die Freizone von Barranquilla in einem Hafengebiet zu liegen und eigene Kaianlagen zu haben, sondern können auch im Landesinnern gelegen sein. So ist in Art. 1 des Gesetzes Nr. 105 bestimmt, daß bei der Einrichtung zukünftiger Industrie- und Handelsfreizonen die Städte Cali und Cúcuta zu berücksichtigen sind, obwohl beide keine Häfen besitzen. Durch das Dekret Nr. 1095 ist dann auch die "innere" Freizone von Palmaseca (in der Nähe von Palmira) gegründet worden.

4. Trotz des Fehlens der ausdrücklichen Bestimmung des zollrechtlichen Status einer Industrie- und Handelsfreizone folgt aus Art. 24 des Gesetzes Nr. 105, daß sie eine besondere Stellung zwischen dem Ausland und dem Gebiet der Republik Kolumbien (mit Ausnahme der Freizonen) einnimmt. Nach dieser Bestimmung dürfen Waren aus der Freizone entweder ausgeführt, d. h. in das Ausland, oder eingeführt, d. h. in das "Zollgebiet der Republik", [1] gebracht werden (vgl. Art. 37 des Gesetzes Nr. 105). Erst bei dem Verbringen ausländischer Waren in das Zollgebiet der Republik (also deren Hoheitsgebiet ohne die Freizonen) sind für sie Zölle und Abgaben zu entrichten und alle im Zollgesetz vorgeschriebenen Erfordernisse zu erfüllen (Art. 26, 37 des Gesetzes Nr. 105). Der Teil des Zollrechts, der von der Einfuhr von Waren handelt, hat somit in den Freizonen keine Geltung. [2] Anders verhält es sich mit den übrigen staatli-

1) In Art. 37 des Gesetzes Nr. 105 wird die Freizone dem "territorio aduanero" (= Zollgebiet) gegenübergestellt.

2) Nach Diaz, Breve Resena, S. 1, beruht dies auf einer rechtlichen Fiktion, auf Grund derer die Freizonen zu "internationalisierten Gebieten" würden.

chen Befugnissen in bezug auf das Zollrecht, insbesondere die Zollüberwachung und Sicherung der zollrechtlichen Belange: diese können in den Freizonen ausgeübt werden (Art. 38 des Gesetzes Nr. 105). Die "Zonas Francas Industriales y Comerciales" bestehen mithin auf Grund einer freiwilligen Beschränkung der Zollhoheit durch den kolumbianischen Staat.

II. Einrichtung und Aufhebung, Erweiterung der Freihäfen

1. Die "Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla" ist durch ein Gesetz gegründet worden. In diesem Gesetz wird gleichzeitig die Regierung ermächtigt, "nach Durchführung der erforderlichen Vorstudien und auf Antrag der betreffenden Stadtverwaltungen auch in anderen Häfen und in anderen Städten Freizonen" auf dem Verordnungswege einzurichten (Art. 1 des Gesetzes Nr. 105). Bei der Gründung neuer Freizonen durch die Regierung sind die folgenden Städte in der genannten Reihenfolge zu berücksichtigen: Cali oder Buenaventura (Buenaventura ist der bedeutendste Hafen Kolumbiens, Cali vorgelagert), Cartagena, Cúcuta und Santa Marta (Cartagena und Santa Marta sind Hafenstädte an der Atlantikküste, unweit von Barranquilla, während Cúcuta im Landesinnern, an der venezolanischen Grenze liegt).

2. Die Festlegung der Grenzen und ihre Änderung erfolgt für alle Freizonen durch Verordnung der Regierung, die zu diesen Maßnahmen in Art. 3 des Gesetzes Nr. 105 ermächtigt ist. Die Grenzen der Freizone von Barranquilla sind durch das Dekret Nr. 2663 vom 30. September 1959 [1] bestimmt worden.

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

Die Regelungen der kolumbianischen Freizonenvorschriften über Warenverkehr, Lagerung, Handel, Behandlung und Verarbeitung von Waren sind im wesentlichen den mexikanischen Bestimmungen für die Freihäfen nachgebildet; zu einem großen Teil entsprechen sich die Artikel des Dekretes Nr. 2240 und die Artikel des "Reglamento de la Ley de Puertos Libres Mexicanos" wörtlich. Dennoch sind die kolumbianischen Vorschriften nicht so großzügig und stellen die Freizonen nicht frei von jedem zollamtlichen Einfluß.

---

1) Abgedruckt in: Legislacion Colombiana Sobre Zona Franca 1958 - 1970, herausgegeben vom Ministerio de Desarrollo Economico, S. 15.

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Schiffe, die den Hafen einer Zona Franca benutzen, sind den üblichen zollamtlichen Abfertigungsformalitäten unterworfen und haben Angaben über Ladung, Schiffsbedarf, Besatzung usw. gegenüber dem Zoll zu machen. Der Zollverwaltung ist die nähere Bezeichnung der Formalitäten, die sie für erforderlich hält, übertragen (Art. 2 S. 1 des Dekretes Nr. 2240).

b) Grundsätzlich dürfen Waren jeder Art in eine Zona Franca gebracht werden, sie sind dabei

> "... von der Entrichtung von Steuern, Lasten und anderen Abgaben, die Staat, Provinzen oder Gemeinden erheben, befreit, einschließlich der Konsulatsgebühren ... "

Nicht eingeführt werden dürfen Explosivstoffe, Waffen und Kaffee in jeder Form, es sei denn, es liegt eine ausdrückliche Genehmigung der "Federación Nacional de Cafeteros de Colombia" vor (Art. 22, 35, 36 des Gesetzes Nr. 105; Art. 12 des Dekrets Nr. 2240). Die Waren müssen jedoch an eine natürliche oder juristische Person, die eine Niederlassung in der Freizone besitzt oder der von der Verwaltung erlaubt worden ist, Waren aus der Freizone zu beziehen und abzufertigen bzw. an die Freizone selbst gerichtet sein. Im letzten Fall handelt die Freizone als Vertreter des Verladers (Art. 34 des Gesetzes Nr. 105, Art. 13 des Dekretes Nr. 2240).

Beim Eingang von Waren in eine Zona Franca ist eine Anmeldung an die Freizonenverwaltung in fünffacher Ausfertigung erforderlich, die von dem Ladungskonnossement, der Handelsrechnung usw. begleitet sein muß. Eine Ausfertigung dieser Anmeldung ist an die Zollbehörden weiterzuleiten (Art. 21 des Dekretes Nr. 2240). Eine darüber hinausgehende zollamtliche Abfertigung ist hingegen nicht notwendig.

Eine entsprechende Anmeldung ist beim Ausgang von Waren abzugeben; auch hier ist eine Ausfertigung für den Zoll bestimmt. Zusammen mit dieser Ausfertigung der Ausgangsanmeldung wird den Zollbehörden eine Bescheinigung übermittelt, die von der Freizonenverwaltung auf Antrag des Wareninhabers ausgestellt worden ist und angibt, ob die auszuführenden Güter ganz aus dem Ausland stammen oder inländische Bestandteile enthalten (Art. 42, 43 des Dekrets Nr. 2240). Ist letzteres der Fall, ist eine besondere zollamtliche Genehmigung erforderlich, und gegebenenfalls sind Ausfuhrabgaben zu entrichten. Wenn nämlich inländische Waren mit Ausfuhrabgaben belastet sind, so müssen diese erst gezahlt werden, wenn die Waren die Freizone in Richtung Ausland verlassen, nicht schon bei ihrem Übergang vom Zollgebiet in die Freizone (Art. 25 des Gesetzes Nr. 105, anders in Mexiko, vgl. S. 334).

Ähnliche Anmeldungen sind gleichfalls in den mexikanischen Freihäfen erforderlich, jedoch nur bei der Einlagerung in öffentlichen Lagerhäusern (während dies in Kolumbien allgemein gilt) und ohne Übermittlung einer Ausfertigung an die Zollbehörden.

c) Die Einlagerung der Waren kann sowohl in privaten Lagerhäusern, die gemietet oder auf gemietetem Boden errichtet worden sind, als auch in Lagerhäusern der Freizonenverwaltung geschehen. In beiden Fällen besteht von seiten des Zollrechts keine Beschränkung der Lagerungsdauer.

2. Handel und Transport

a) Der Handel mit Waren ist innerhalb einer Zona Franca grundsätzlich frei, ist aber - anders als in Mexiko - auf den Großhandel beschränkt (Art. 12 Ziff. 3 und 4 des Dekrets Nr. 2240, Art. 33 S. 2 des Gesetzes Nr. 105).

Auch der Verkauf eingelagerter Waren mittels öffentlicher Versteigerung ist möglich und ist in den Art. 48 bis 63 des Dekrets Nr. 2240 geregelt. Bis auf geringe Abweichungen entsprechen diese wörtlich den Art. 80 bis 95 des Reglamento de la Ley de Puertos Libres Mexicanos, so daß in dieser Hinsicht auf S. 335 f. verwiesen werden kann.

b) Der Transport von Waren kann ohne zollrechtliche Beschränkungen vorgenommen werden. Handelt es sich jedoch darum, Waren von einem Seeschiff oder der Eisenbahn zu einem Lager zu bringen, so ist ihre Beförderung und Ablieferung der Freizonenverwaltung vorbehalten. Die Beförderung mittels Lastkraftwagen geschieht hingegen durch die Unternehmer selbst, und zwar unter Überwachung durch die Freizonenverwaltung (Art. 23 des Dekrets Nr. 2240).

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Die eingelagerten Waren können sämtlichen Behandlungen unterzogen werden: Verpacken, Auspacken, Abfüllen, Montieren, Zusammensetzen, Raffinieren, Reinigen, Mischen usw. Die für diese Tätigkeiten maßgeblichen Bestimmungen entsprechen wörtlich den mexikanischen Vorschriften. So gelten für die Behandlung von Waren in Lagerhäusern der Freizonenverwaltung gewisse Einschränkungen (Art. 33 Abs. 2 des Dekretes Nr. 2240, der wie der auf S. 335/336 zitierte Art. 71 Abs. 2 des mexikanischen Reglamento lautet), während sie in privaten Gebäuden völlig frei ist (Art. 71 Abs. 1 des Dekrets Nr. 2240, wie Art. 104 Abs. 1 des Reglamento für Mexiko).

Das Probenziehen ist innerhalb der Arbeitsstunden der Freizonenverwaltung durch den Eigentümer der Waren jederzeit möglich, allerdings bedarf es dabei im Gegensatz zu den mexikanischen Freihäfen der Mitwirkung der Zollbehörden. [1]

Wie in den mexikanischen Freihäfen ist in den kolumbianischen Freizonen die Verwaltungsorganisation bereit, die Behandlung der Waren für den Eigentümer zu übernehmen.

Ein wesentlicher Unterschied zu Mexiko besteht jedoch darin, daß in den kolumbianischen Freizonen für alle Behandlungen die vorherige Genehmigung der Verwaltungsorganisation erforderlich ist und sie zollamtlicher Überwachung unterworfen sind (so ausdrücklich Art. 38 des Gesetzes Nr. 105). [2]

Gemäß Art. 20 des Gesetzes Nr. 105 dürfen Waren nicht nur "Behandlungen" im engen Sinne, also die Art der Ware nicht ändernden Tätigkeiten, unterzogen werden, sondern ebenso verarbeitet und in jeder Form umgewandelt werden. Die Be- und Verarbeitung kann - wie in den mexikanischen Freihäfen - auch in den Lagerhäusern der Freizonenverwaltung vorgenommen werden, unterliegt dann jedoch gewissen tatsächlichen Einschränkungen (Art. 33 des Dekrets Nr. 2240; vgl. S. 334, 336).

Industrielle Unternehmen sind praktisch auf gemietete Gebäude oder auf gemieteten Grundstücken errichtete eigene Anlagen angewiesen. Voraussetzungen wirtschaftlicher Art für die Anlage von Industriebetrieben in einer Zona Franca sind nicht zu erfüllen, wohl aber kann die Verwaltungsorganisation Einfluß auf Art und Größe des Unternehmens ausüben, da mit ihr ein entsprechender Vertrag abgeschlossen werden muß. Im einzelnen sind die Vorschriften über die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden (Art. 67 bis 84 des Dekrets Nr. 2240) [3] und die auf bzw. in ihnen erlaubten Tätigkeiten mit den Art. 100 bis 116 des Reglamento de la Ley de Puertos Libres Mexicanos identisch, vgl. daher S. 336 f.

Ein Widerspruch innerhalb der kolumbianischen Vorschriften besteht insofern, als in Art. 71 Abs. 1 des Dekrets Nr. 2240 erklärt wird, die Behandlung von Wa-

---

1) Art. 32 S. 1 des Dekretes Nr. 2240 entspricht wörtlich Art. 70 S. 1 des mexikanischen Reglamento bis auf den Zusatz "con intervención aduanera", während Art. 4 S. 2 des Ley de Puertos Libres Mexicanos für alle Tätigkeiten in den Freihäfen erklärt, sie fänden "sin intervención aduanal" statt.

2) Dies widerspricht an sich Art. 71 Abs. 1 des Dekrets Nr. 2240, der davon spricht, daß die Behandlung in privaten Gebäuden völlig frei sei.

3) Bei Errichtung von Gebäuden ist ein bestimmtes Verfahren zu beobachten, das in der Resolucion Nr. 2 des Geschäftsführers der Freizone vom 4. Januar 1965 (Legislacion Colombiana, S. 58) geregelt ist.

ren sei in privaten, besonders gemieteten Räumlichkeiten völlig frei, während Art. 38 des Gesetzes Nr. 105 die vorherige Genehmigung durch die Freizonenverwaltung und Überwachung durch den Zoll verlangt.

Bei Einfuhr von in einer Freizone hergestellten Erzeugnissen in das kolumbianische Zollgebiet sind die im Zolltarif vorgesehenen Abgaben zu zahlen. Bei Verwendung inländischer Rohstoffe oder Waren unterliegt allerdings nur der Anteil der ausländischen Waren der Verzollung (Art. 27 des Gesetzes Nr. 105).

Zur Zeit ist die Freizone von Barranquilla in erster Linie auf den Handel ausgerichtet, doch sind bereits drei Industriebetriebe tätig: je ein Hersteller für Damenledertaschen und Kinderkleidung sowie ein Unternehmen, das Austernkonserven herstellt. [1]

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Gewerbliche Betriebe, die in einer Freizone tätig sind, dürfen die von ihnen benötigten Maschinen, Ausrüstungsgegenstände und Werkzeuge ohne Entrichtung von Zoll oder anderen Abgaben in die Freizone verbringen und gebrauchen. [2] Da weder im Gesetz Nr. 105 noch im Dekret Nr. 2240 ein Verbrauchsverbot für unverzollte Waren ausgesprochen ist, kann angenommen werden, daß der Verbrauch solcher Waren - zumindest gewerblicher Art - zulässig ist.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

Ausdrücklich verboten sind in den kolumbianischen Freizonen lediglich Privatwohnungen und Kleinhandelsgeschäfte (Art. 33 des Gesetzes Nr. 105).

Die Beschränkungen halten sich in dem üblichen Rahmen: Bestimmung gewisser Übergänge für den Personen- und Warenverkehr, Erlaubnis des Zutritts zu den Freizonen nur für Personen, die geschäftlich in ihnen zu tun haben und im Besitze eines von der Freizonenverwaltung ausgestellten Ausweises sind usw. (Art. 6 und 16 ff. des Dekrets Nr. 2240).

Obwohl die Ausführungsbestimmungen des Dekrets Nr. 2240 den mexikanischen Vorschriften nachgebildet sind, stehen die kolumbianischen Freizonen unter relativ weitreichender Aufsicht der Zollbehörden. Diese können nach eigenem Ermessen Vorschriften über den Eingang und Ausgang von Waren und Schiffen so-

1) Siehe Diaz, Breve Resena, S. 6.

2) Diaz, aaO, S. 4.

wie die innere Sicherung der Freizonen erlassen (Art. 2 des Dekrets Nr. 2240) und erhalten jeweils ein Exemplar der Wareneingangs- und -ausgangsanmeldungen, können sich also an Hand dessen einen Überblick über die Warenbewegungen verschaffen.

Darüber hinaus sind die Mieter und Besitzer von Lagerräumen, Kaianlagen, Handels-, Bank- und Industrieunternehmen sowie aller anderen Einrichtungen in der Freizone gehalten, Zollbeamten und Angestellten der Freizonenverwaltung jederzeit Zutritt zu ihren Räumlichkeiten zu gewähren, um Gebäude und Anlagen auf ihren Zustand hin untersuchen zu können. Die Beamten dürfen die Gebäude und Grundstücke auch betreten, um die Lagerung von Waren und Brennstoffen zu überprüfen sowie aus jedem anderen Grunde, den sie für maßgeblich halten (Art. 8 des Dekrets Nr. 2240).

Angaben über die Bewegung von Waren, Rohstoffen und Erzeugnissen kann dagegen nur die Freizonenverwaltung von den Handels- und Industrieunternehmen verlangen, und zwar ausschließlich zu statistischen Zwecken.

IV. Die Verwaltung der Hafenfreizone von Barranquilla

1. Zollrechtliche Verwaltung

Für die Zollverwaltung gelten keine Besonderheiten. Bemerkenswert ist lediglich, daß die zollamtliche Untersuchung und Abfertigung von Waren nicht nur an den Grenzen der Freizone oder den Zollbüros in ihrem Innern, sondern an jedem Ort vorgenommen werden kann, an dem die Waren lagern (Art. 3 des Dekrets Nr. 2240).

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die "Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla" ist eine öffentliche Einrichtung mit juristischer Persönlichkeit und eigenem Vermögen. Sie soll öffentliche Dienste leisten und nicht zum Ziel haben, Gewinne zu erwirtschaften. Aus diesem Grunde ist sie auch von allen Steuern und Abgaben der öffentlichen Hand befreit. Die Grundflächen, die für ihre Einrichtung unbedingt notwendig sind, sind für gemeinnützig (utilidad pública) erklärt worden (vgl. Art. 1, 3 und 5 des Gesetzes Nr. 105). [1]

1) Ähnliches gilt für die neu gegründeten Freizonen im Hafen von Buenaventura und in der Nähe des Flughafens von Palmaseca.

Verwaltungsorgane der "Zona Franca" sind die "Junta Directiva" (Verwaltungsrat) und der "Gerente" (Geschäftsführer).

Die "Junta Directiva" besteht aus acht Direktoren: dem Gouverneur der Atlantik-Provinz (Departamento del Atlántico) oder seinem Vertreter, dem Präsidenten der Handelskammer von Barranquilla, dem Geschäftsführer der Filiale Barranquilla der Banco de la República, einem Vertreter des Entwicklungsministeriums (Ministerio de Fomento), den Leitern der örtlichen Zollbehörde und des Hafens von Barranquilla (Terminal Maritimo y Fluvial de Barranquilla) sowie zwei Vertretern der in Barranquilla ansässigen Interessenverbände (Bankverband, Verband der Schiffsmakler, der Zollagenten und Versicherungsagenten). [1] Der Gouverneur der Provinz ist Präsident der "Junta Directiva" (Art. 7 des Gesetzes Nr. 105).

Zu den Aufgaben der "Junta Directiva" gehört es u. a.:

(a) Satzungen und deren eventuelle Änderungen für die Zona Franca zu beschließen, die durch Dekret der Regierung gebilligt werden müssen;

(b) den Geschäftsführer für jeweils ein Jahr zu bestimmen;

(c) finanzielle Mittel für Maßnahmen und Handlungen zu bewilligen, die die Summe von 25. 000 Pesos übersteigen;

(d) Fragen des Geschäftsführers und einzelner Direktoren zu beantworten;

(e) den Geschäftsgang zu überwachen und dem Geschäftsführer die Vornahme bestimmter Maßnahmen vorzuschreiben oder anzuraten (vgl. Art. 9 und 10 des Gesetzes Nr. 105).

Der "Gerente" ist für die Ausführung der Beschlüsse der "Junta Directiva" und den Betrieb der Freizone verantwortlich. Er vertritt die "Zona Franca" rechtlich und kann für sie bindend handeln. Sein Tätigkeitsbereich wird im einzelnen von der "Junta" bestimmt. Neben seiner Tätigkeit als "Gerente" der Freizone darf er kein anderes bezahltes öffentliches Amt übernehmen oder in einem Handels- oder Gewerbebetrieb tätig sein (Art. 10, 12 und 14 des Gesetzes Nr. 105).

Sämtliche Lade- und Löscharbeiten in dem Hafen der Freizone werden von dem Personal durchgeführt, das dazu von der Geschäftsführung (Gerencia) bestimmt worden ist. Zu diesem Zweck hat die "Zona Franca" einen Vertrag mit der "Empresa Puertos de Colombia", der zentralen Verwaltungsorganisation der kolumbianischen Häfen abgeschlossen, auf Grund dessen diese die erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung stellt (vgl. Art. 10 des Dekrets Nr. 2240).

---

1) Die Junta Directiva der Freizone von Buenaventura, die ihren Betrieb noch nicht aufgenommen hat, ist etwas anders zusammengesetzt.

Die "Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla" steht unter der Aufsicht und Überprüfung der staatlichen Hauptrechnungsstelle ("Contraloria General de la República").

ABSCHNITT 30

Uruguay

I. Terminologie, Rechtsquellen, Definition, zollrechtlicher Status

1. Auf die beiden uruguayischen Hafenfreizonen in Colonia und Nueva Palmira wird die Bezeichnung "Zona Franca" angewandt. Gelegentlich wird auch von "Puertos Francos" gesprochen, wozu man sogar die Häfen von Colonia und Nueva Palmira zählt, in deren Bezirk sogenannte "Depositos Francos" (Freilager) [1] bestehen bzw. in deren Nähe sich die Freizonen befinden.

2. Die Rechtsvorschriften für die uruguayischen Freizonen sind in einer Vielzahl von Gesetzen und Dekreten enthalten, die seit 1949, als die Freizonen ihre heutige Struktur erhielten, in Kraft getreten sind. Daher ist es äußerst schwierig, einen Überblick über sie zu bekommen.

Zu den wichtigsten Rechtsquellen gehören:

(1) Gesetz Nr. 11392 vom 14. Dezember 1949 über die Art der Freizonen in den Häfen von Colonia und Nueva Palmira
(Diario Oficial Nr. 12943 vom 24. Dezember 1949, S. 429).

Das Gesetz enthält Bestimmungen über Art und Umfang der im Bereich der Freizonen zulässigen Tätigkeiten, über den Umfang der Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben sowie über den Gebrauch von Maschinen, Werkzeugen und Materialien (Art. 1 - 5). Weiterhin finden sich Vorschriften über die Grundzüge der Verwaltung (Art. 8 - 10), über Waren, deren Einfuhr verboten ist, andere Verbote und die Bewachung der Freizonen (Art.

---

1) Die "Depositos Francos" können gemäß Art. 6 des Gesetzes Nr. 11392 in dem an die Freizonen von Colonia und Nueva Palmira angrenzenden Hafengebiet ("zona portuaria") eingerichtet werden. Sie bestehen aus offenen oder geschlossenen Anlagen, in denen Waren, die sich "im Transit durch das nationale Territorium" befinden, eingelagert und den handelsüblichen Behandlungen unterzogen werden können. Sie haben den Charakter von Zollagern und stehen als solche unter ständiger Zollbewachung (vgl. Ziff. 1 der Präambel zum Dekret vom 1. Juli 1958 über die Festlegung der Grenzen von "Zona Franca" und "Zona Portuaria", Diario Oficial Nr. 15459 vom 21. Juli 1958, S. 143).

11 - 16). In den Art. 6 und 7 werden die "Depositos Francos" behandelt.

(2) Dekret vom 17. April 1950, die Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetz Nr. 11392 betreffend. [1)]

Es regelt im einzelnen die Niederlassung von Unternehmen und die Behandlung von ausländischen Maschinen und Arbeitsmaterialien für die Durchführung von Tätigkeiten in den Freizonen sowie besondere steuerliche Vergünstigungen und die Höhe der Abgaben für die Nutzung von Freizonen-Grundstücken. Schließlich sind darin Bestimmungen über das Zollverfahren bei der Einfuhr ausländischer Waren in die Freizonen und bei ihrem Verbringen in das Landesinnere. Zum Teil sind diese Vorschriften auch schon im Gesetz Nr. 11392 enthalten.

(3) Dekret vom 14. Mai 1957 über den Weiterversand von aus dem Ausland angekommenen Waren von dem Hafen von Montevideo nach den Freizonen von Colonia und Nueva Palmira auf dem Landwege
(Diario Oficial Nr. 15121 vom 30. Mai 1957, S. 453).

(4) Dekret vom 10. März 1959 über den Weiterversand von aus dem Ausland angekommenen Waren von dem Hafen von Montevideo nach den Freizonen von Colonia und Nueva Palmira auf dem Seewege
(Diario Oficial Nr. 15639 vom 7. April 1959).

(5) Dekret Nr. 339/969 vom 17. Juli 1969, das u. a. Vorschriften über den Weiterversand von Waren nach den Freizonen enthält und das unter (4) genannte Dekret ändert.

(6) Dekret vom 15. Oktober 1957, das der Verwaltungsorganisation der Freizonen die Möglichkeit einräumt, Lagerhäuser und Ausstellungsräume einzurichten
(Diario Oficial Nr. 15255 vom 7. November 1957, S. 271).

(7) Dekret vom 30. April 1957, durch das die Verwaltungsorganisation der Freizonen, die "Comisión Administradora de Zonas Francas de Colonia y Nueva Palmira", eingesetzt wird
(Diario Oficial vom 13. Mai 1957, S. 298).

(8) Dekret vom 28. Oktober 1958, durch das Beraterkommissionen für die beiden Freizonen ("Comisiones de Asesoramiento") eingesetzt werden
(Diario Oficial Nr. 15643 vom 13. April 1959).

---

1) Leyes, Decretos y Resoluciones, S. 9 ff.

3. Unter "Zona Franca" ist nach uruguayischem Recht ein abgegrenztes und umzäuntes Gebiet in einem Hafen oder in dessen Nähe zu verstehen, das in erster Linie zur Ansiedlung von Warenveredelungs- und Industriebetrieben bestimmt ist, und in dem aus dem Ausland stammende Waren ausgeladen und wieder eingeladen werden können, ohne daß Einfuhr- oder Ausfuhrzölle zu entrichten wären (Art. 1 und 3 des Gesetzes Nr. 11392, Ziff. 1 der Präambel zum Dekret vom 1. Juli 1958).

4. Wie sich bereits aus dem vorher Gesagten ergibt, können Waren, ohne Einfuhrzölle zahlen zu müssen, in eine Freizone eingeführt werden und sie, ohne mit irgendwelchen anderen Abgaben belastet zu werden, wieder verlassen (Art. 3 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 11392, Art. 5 der Ausführungsbestimmungen).

Werden dagegen ausländische Waren aus einer Freizone in das Inland gebracht (im Originalwortlaut wird dies mit "ser introducidas en el pais" umschrieben), sind sie so zu behandeln, als ob sie unmittelbar aus dem Ausland kämen.

Konkretere Hinweise auf die zollrechtliche Stellung der Freizonen lassen sich dem eigentlichen Text der uruguayischen Rechtsvorschriften nicht entnehmen. Insbesondere wird darin nicht ausdrücklich vermerkt, ob die Freizonen außerhalb der Zollgrenzen Uruguays gelegen sind oder so angesehen werden.

Der zollrechtliche Status ergibt sich jedoch eindeutig aus den Präambeln zu verschiedenen Dekreten, die die Freizonen betreffen. So heißt es in Ziff. 1 des Dekrets vom 1. Juli 1958, daß die Freizonen aus einem vom Abgabenerhebungsgebiet ("territorio fiscal") völlig abgeschlossenen und abgesonderten Gebiet beständen, die im Innern nicht der Zollüberwachung unterlägen. In der jeweiligen Ziff. 2 der Präambel zu dem Beschluß vom 19. September 1957 [1] und dem Dekret vom 7. November 1957 [2] werden die Freizonen als außer-zollrechtliches Gebiet ("territorio extra-aduanero") bezeichnet und eine Erläuterung der Comisión Administradora für die Freizonen zitiert:

> "Grundlegendes Element der 'Freizone' ist gerade, daß sie aus einem Gebiet besteht, welches frei im Hinblick auf die zollrechtlichen Abgaben ("tributación aduanera") ist, eine Einfuhr in das Land also erst stattfindet, wenn die Materialien und Waren die 'Freizone' verlassen, um in das Land verbracht zu werden."

---

1) Diario Oficial Nr. 15223 vom 28. September 1957, S. 707.

2) Diario Oficial Nr. 15268 vom 22. November 1957, S. 427.

Hieraus wird klar, daß sich der außer-zollrechtliche Status auf die Erhebung der Zölle beschränkt, grundsätzlich also nicht das gesamte Zollrecht keine Anwendung findet, sondern nur das Zollschuldrecht. Da Waren, die aus dem Ausland in eine Freizone gebracht worden sind, im Sinne des Zollrechts noch nicht eingeführt sind, brauchen für sie keine Zölle entrichtet zu werden.

Mit diesem zollrechtlichen Status wird auch begründet, daß Waren, die für eine Freizone bestimmt sind, in verschiedener Hinsicht als Transitgüter anzusehen sind. [1] So ist z. B. erst bei ihrer Einfuhr in das "Zollgebiet" die vollständige konsularische Gebühr zu entrichten. Dies ist insofern bemerkenswert, als "Transit" nach südamerikanischem Sprachgebrauch enger ausgelegt wird als z. B. in Europa: nur ausländische Waren, die das Gebiet eines Staates durchqueren und es wieder verlassen, sind danach Transitgüter. [2]

Auch nach uruguayischem Recht gehören die Freizonen also nicht zum Zollgebiet im Sinne des Gebietes, in dem Zölle entstehen. Demgegenüber gibt es keine Anhaltspunkte dafür, daß sie außerhalb des Zollhoheitsgebietes von Uruguay liegen würden.

II. Einrichtung und Aufhebung der Freizonen, Änderung der Grenzen

1. Ausdrückliche Bestimmungen über die Einrichtung und Aufhebung von Freizonen sind in den uruguayischen Rechtsvorschriften nicht enthalten. Da die Freizonen von Colonia und Nueva Palmira durch Gesetz geschaffen worden sind, ist anzunehmen, daß die Gründung weiterer Freizonen oder Freihäfen ebenfalls eines Gesetzes bedarf. Gestützt wird dies dadurch, daß das Gesetz vom 20. Juni 1923 über die Schaffung von Freihafenzonen [3] ausdrücklich zur Einrichtung einer dritten Freizone in Santa Rosa del Cuareim auf dem Verordnungswege ermächtigte (Art. 14).

---

1) Vgl. Dekret vom 17. Juli 1969 (Nr. 5 auf S. 389).

2) In Europa zählen dazu auch solche ausländischen Waren, die die Zollgrenze eines Staates überschritten haben und nach einem Zollager im Innern des Landes bestimmt sind, oder Waren, die bereits im Landesinnern zur Ausfuhr abgefertigt sind und sich auf dem Wege zur Grenze befinden. Vgl. dazu "Brief Review of the Legal System of Free Zones in Latin America", S. 5.

3) Siehe DHA 1924, S. 1686/1687.

2. Die Bezeichnung der Grenzen der Freizonen ist der Exekutivgewalt ("Poder Ejecutivo") überlassen, die durch den Nationalen Regierungsrat ("Consejo Nacional de Gobierno") ausgeübt wird (vgl. Art. 13 Abs. 1 des Gesetzes Nr. 11392 sowie Dekret vom 1. Juli 1958).

III. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

1. Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

a) Die Freizonen von Colonia und Nueva Palmira waren ursprünglich als Freihäfen im Sinne dieser Untersuchung konzipiert. Sie besitzen zur Zeit keine eigenen Kaianlagen, liegen jedoch in unmittelbarer Nähe der Häfen der beiden Städte. Die Häfen sollten entsprechend der Planung bei ihrem Bau in die Freizonen einbezogen werden. Da kein direkter Schiffsverkehr mit den Freizonen möglich ist, fehlen in den uruguayischen Rechtsvorschriften entsprechende Bestimmungen.

b) Grundsätzlich dürfen alle Waren frei in die uruguayischen Freizonen gebracht werden, mit Ausnahme von Waffen, Munition, Sprengstoffen, leicht brennbaren Stoffen sowie gesundheitsschädlichen Waren (Art. 11 des Gesetzes Nr. 11392) Bis 1969 waren zahlreiche andere Güter gleichfalls verboten, u. a. Transistorradios und Uhren. [1] Erst das Dekret vom 17. Juli 1969, das verschiedene Vorschriften aufhebt oder ändert, die mit ihren Beschränkungen die Entwicklung der Freizonen lähmten und dem Sinn des Gesetzes Nr. 11392 zuwiderliefen, das ja von möglichst umfassender Freizügigkeit ausgeht, schuf Abhilfe.

Ausländische Waren, die auf dem Seewege ankommen und für eine der beiden Freizonen bestimmt sind, werden regelmäßig als im Transit befindlich behandelt. Sie müssen im allgemeinen Ladungsmanifest aufgeführt sein, und zwar an gesonderter Stelle, und haben den üblichen konsularischen Vorschriften nachzukommen. [2] Die Hafenabgaben, die für die entladenen Waren an die Nationale Hafenverwaltung (Administración Nacional de Puertos) abzuführen sind, bemessen sich nach dem Satz für Transitwaren. Die Differenz zu den normalen Gebühren ist erst dann zu zahlen, wenn die Waren aus der Freizone auf den inländischen Markt eingehen (vgl. Art. 7 des Dekrets vom 17. Juli 1969).

---

1) Vgl. Dekrete vom 19. September 1963 und 31. Juli 1964, Inhaltsangaben in DHA 1964, S. 826 bzw. 1965, S. 654.

2) Vgl. Art. 39 ff. des Dekrets vom 3. September 1959 betr. die Änderung und Abstimmung der Erhebung konsularischer Abgaben. Leyes, Decretos y Resoluciones, S. 55.

Gemäß Art. 3 des genannten Dekrets haben die Betroffenen dem Zoll über den Transport von Waren zwischen den Eingangs- bzw. Ausgangshäfen (Montevideo, Colonia, Nueva Palmira) Rechenschaft abzulegen. Die Zollbehörden bestimmen die Maßnahmen der Nämlichkeitssicherung und/oder der Überwachung (Zollverschluß oder Begleitung durch Zollbeamte) bis zum Verschiffungshafen. [1] Weitere Zollformalitäten sind nicht erforderlich.

Durch das Dekret vom 17. Juli 1969 (Art. 2) ist auch Art. 1 Abs. 1 des Dekrets vom 10. März 1959 aufgehoben worden, nach dem für die Freizonen angekommene Waren nur mit im Liniendienst verkehrenden Schiffen weiterbefördert werden durften.

Bei der Einfuhr von Waren in das uruguayische Zollgebiet sind die üblichen Importformalitäten zu erfüllen und die Zölle und sonstigen Einfuhrabgaben zu entrichten.

c) Die bloße Lagerung von Waren ohne Behandlung oder Veredelung ist nicht unumstritten gewesen. So stellte sich die Administración Nacional de Puertos bei Betriebsaufnahme der Freizonen 1957/58 auf den Standpunkt, die Lagerung dürfe nur in den von ihr errichteten und verwalteten Depósitos Francos erfolgen, und diese müßten in einer besonderen Handelsfreizone (zona franca comercial) gelegen sein, die neben der Freizone im Sinne des Art. 1 des Gesetzes Nr. 11392 bestehen müsse. In letzterer könnten nur Industriebetriebe und Fabriken tätig sein.

Diese Meinung konnte sich jedoch nicht durchsetzen, vielmehr wurden entsprechende Anträge der Nationalen Hafenverwaltung an den Finanzminister durch Regierungsdekret vom 12. Mai 1959 abgelehnt. In der Präambel zu diesem Dekret heißt es, daß das Gesetz Nr. 11392 keinen Zweifel daran lasse, daß die Lagerung von Waren auch in den Freizonen zulässig sei. Dies sei zwar nicht ausdrücklich genannt, ergebe sich jedoch aus Art. 1 Abs. 2, nach dem das Ein- und Ausladen von Waren zu jeder Zeit erlaubt sei und die Regierung andere als die dort aufgeführten Tätigkeiten erlauben könne. Ferner sei in Art. 3 von verarbeiteten und nicht verarbeiteten Waren die Rede, die in das Zollgebiet eingeführt werden könnten - also müsse auch die bloße Lagerung möglich sein. In Art. 4 werde zudem von "eingelagerten" Waren gesprochen und in Art. 15 die Ausstellung von "Lagerscheinen" zugelassen.

In Übereinstimmung mit diesem Regierungsdekret steht das Dekret vom 15. Oktober 1957, das die Verwaltungsorganisation der Freizonen ermächtigt, Lager-

1) Vgl. auch Dekret vom 14. Mai 1957 (Diario Oficial Nr. 15268 vom 22. November 1957), offenbar hinfällig auf Grund des Dekrets vom 17. Juli 1959.

häuser zur Vermietung an Dritte zu errichten. Diese können auch Grundstücke mieten, um darauf ihre eigenen Lager äume zu bauen. Öffentliche Lagerhäuser stehen nicht zur Verfügung.

Eine zeitliche Begrenzung für die eingelagerten Waren besteht nicht.

2. Handel und Transport

a) Innerhalb der Freizonen ist jegliche Handelstätigkeit, mit Ausnahme des Kleinhandels, erlaubt. Darauf läßt sich aus dem ausdrücklichen Verbot des Kleinhandels in Art. 14 des Gesetzes Nr. 11392 schließen. Das Dekret vom 15. Oktober 1957 sieht zudem die Errichtung von Ausstellungsräumen vor, die zur Steigerung der Attraktivität der Freizonen beitragen sollen.

b) Beschränkungen der Warenbewegung im Innern der Freizonen sind den betreffenden Rechtsvorschriften nicht zu entnehmen.

3. Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

In dem Bezirk der uruguayischen Freizonen sind grundsätzlich sämtliche Behandlungen, Bearbeitungen und Verarbeitungen unverzollter ausländischer Waren und Rohstoffe gestattet. In Art. 1 Abs. 2 S. 1 des Gesetzes Nr. 11392 werden folgende Tätigkeiten als zulässig aufgeführt: Montieren, Behandeln, Umwandeln und Veredeln von Waren. Andere Tätigkeiten, die sich nicht in die genannten Gruppen einordnen lassen, ihnen aber ähnlich sind, können von der Regierung (Exekutivgewalt - "Poder Ejecutivo") genehmigt werden, wenn sie ihrer Meinung nach der Wirtschaft des Landes Nutzen bringen können. Die Durchführung der in diesem Absatz genannten Behandlungen muß in jedem Fall von der Regierung gebilligt werden (Art. 1 der Ausführungsbestimmungen).

Auch Industrie- und Fabrikationsbetriebe zur Bearbeitung ausländischer Rohstoffe können in den Freizonen eingerichtet werden. Sie bedürfen gleichfalls einer Erlaubnis der Exekutivgewalt, die nur dann erteilt wird, wenn sich im Innern des Landes noch keine gleiche oder ähnliche Industrie entwickelt hat. Eine Schädigung inländischer Unternehmen durch neue Freizonen-Betriebe ist somit ausgeschlossen.

Die Unternehmen, die sich in einer Freizone niederlassen wollen, müssen einen entsprechenden Antrag an die Verwaltungsorganisation der Freizonen (Comisión Administradora) stellen, der u. a. enthalten muß:

(a) Einzelheiten über das Unternehmen (Name, Rechtsnatur, Sitz, Nationalität usw.);

(b) Art der beabsichtigten Tätigkeiten;

(c) Höhe der geplanten Investitionen;

(d) Einzelheiten über geplante Bauten sowie über die zu verwendenden Maschinen, Materialien und Werkzeuge für Errichtung und Betrieb;

(e) Anzahl der Beschäftigten;

(f) Angaben darüber, ob die in dem Betrieb hergestellten Erzeugnisse für den heimischen Markt oder den Export bestimmt sind.

Die Comisión Administradora prüft die einzelnen Punkte und reicht den Antrag mit einer Stellungnahme an den Finanzminister, der endgültig darüber zu befinden hat. [1]

Nach Erteilung der Genehmigung haben die Unternehmen eine Sicherheit zu leisten, die sich nach Umfang der geplanten Arbeiten richtet, jedoch eine Höhe von 1. 000 Dollar meist nicht übersteigt. [2] Dadurch soll erreicht werden, daß die beantragte Geschäftstätigkeit auch tatsächlich aufgenommen wird.

Die Unternehmen, die sich in einer Freizone niederlassen dürfen, genießen zahlreiche Vergünstigungen: u. a. sind sie für eine Zeitspanne von zehn Jahren von sämtlichen Steuern und sogar von der Zahlung eines Nutzungsentgelts für die von ihnen beanspruchte Landfläche befreit (nicht aber von Gebühren, die Staat oder Gemeinden für irgendwelche Maßnahmen erheben). Einzige Bedingung dafür ist, daß sie zu 3/4 uruguayische Staatsbürger beschäftigen (vgl. Art. 2 des Gesetzes Nr. 11392, Art. 4 der Ausführungsbestimmungen).

Erzeugnisse, die in einem Freizonen-Betrieb hergestellt worden sind, werden beim Eingang in das Inland in der Regel so behandelt, als ob sie direkt aus dem Ausland kämen. Es sind daher für sie die normalen Einfuhrzölle zu entrichten, wenn sie auf den inländischen Markt gebracht werden. Die Regierung hat jedoch die Möglichkeit, die Einfuhrzölle bis zu 30 % zu ermäßigen, wenn es keine ähnlichen Erzeugnisse nationaler Produktion gibt oder diese die Bedürfnisse des inländischen Marktes nicht befriedigen können. Die Ermäßigung der Einfuhrzölle kann bei Änderung der Umstände ohne weiteres wieder rückgängig gemacht werden (vgl. Art. 3 Abs. 3 des Gesetzes Nr. 11392).

---

1) Vgl. zum Verfahren bei einem Antrag auf Niederlassung in einer Freizone Dekret vom 8. Oktober 1957, abgedruckt in Port Development, S. 99.

2) Vgl. Port Development, S. 90.

4. Gebrauch und Verbrauch von Waren

Im Allgemeinen dürfen auch in den Freizonen unverzollte ausländische Waren nicht gebraucht oder verbraucht werden. Eine Ausnahme gilt auf Antrag lediglich für Maschinen, Werkzeuge und Materialien, die zur Einrichtung oder zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Freizonen-Unternehmen bestimmt sind. Die Zollbefreiung für "Betriebsmaterialien" wird immer dann bewilligt, wenn die Gegenstände auf dem inländischen Markt nicht zu bekommen sind. Sind sie dort nur nicht in hinreichender Menge verfügbar, kann die Regierung gleichfalls die vollständige oder teilweise Befreiung vom Einfuhrzoll anordnen (vgl. Art. 4 des Gesetzes Nr. 11392).

Gleicherweise dürfen Maschinen und Material für den Bau von Lagerhäusern, Kaianlagen, Betriebsstraßen usw. ohne Entrichtung von Zöllen und anderen Abgaben verwendet werden.

5. Verbote und Beschränkungen, Überwachung der Freizonen

a) Neben dem Kleinhandel ist auch das Wohnen in den uruguayischen Freizonen untersagt. Lediglich Aufsichts- und Bewachungspersonal für Einrichtungen und Waren und staatliche Beamte, die besondere Aufgaben zu erfüllen haben, dürfen in den Freizonen wohnen.

Aus Art. 1 der Ausführungsbestimmungen ergibt sich, daß jegliche geschäftliche Tätigkeit in den Freizonen - sei es die Lagerung und Behandlung von Waren oder ihre gewerbliche Bearbeitung oder Verarbeitung - der Genehmigung durch die Regierung bedarf, die auf Antrag des Interessenten erteilt wird.

b) Ob die Freizonen in ihrem Innern überhaupt zollamtlich überwacht werden, ist den uruguayischen Freizonengesetzen und -dekreten nicht eindeutig zu entnehmen; allenfalls lassen sich Andeutungen finden. So heißt es in Ziff. 1 der Präambel zum Dekret vom 1. Juli 1958, die den Unterschied zu den Depósitos Francos klären will, die Freizonen seien "von einer inneren Zollüberwachung (vigilancia aduanera interior) ausgenommen", während die Zollager der ständigen Zollkontrolle unterworfen seien. Das läßt darauf schließen, daß den Zollbehörden im Innern der Freizonen keine Überwachungs- und Kontrollbefugnisse zustehen, sondern sie diese nur von außen zu bewachen haben.

In Art. 13 des Gesetzes Nr. 11392 heißt es lediglich, daß die Regierung die nach ihrem Ermessen notwendigen Bewachungsmaßnahmen festsetzen könne. Dies ist durch Dekret vom 26. August 1959 geschehen, das die Verwaltungsor-

ganisation berechtigt, Bewachungspersonal anzustellen. Das Bewachungspersonal ist auf Kosten der in den Freizonen ansässigen Unternehmen auszurüsten und zu bezahlen. Es scheint jedoch nur für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung verantwortlich, nicht aber zur Kontrolle der Geschäftstätigkeit der Firmen berechtigt zu sein.

IV. Die Verwaltung der uruguayischen Freizonen

1. Zollrechtliche Verwaltung

Da den Zollbehörden im Innern der Freizonen offenbar keine Befugnisse zustehen, erübrigt sich insofern ein Eingehen auf die Zollverwaltung.

Die Bewachung von außen, die Abfertigung der Waren und ihre Kontrolle auf dem Wege zwischen Freizone und Hafen wird von den allgemein zuständigen Zollbehörden ausgeführt.

2. Allgemeine Verwaltung und Betrieb

Die im staatlichen Eigentum stehenden Freizonen werden auch direkt durch den Staat verwaltet.

In Art. 8 des Gesetzes Nr. 11392 heißt es dazu:

> "Die Bewirtschaftung (explotación) der Freizonen von Colonia und Nueva Palmira wird unmittelbar durch den Staat ausgeübt, mittels Einschaltung von Beamten, die von der Regierung ernannt werden ... "

Zu diesem Zweck ist durch Dekret vom 30. April 1957 die "Comisión Administradora de Zonas Francas" gegründet worden, die in das Wirtschafts- und Finanzministerium (Ministerio de Economia y Finanzas, das frühere Ministerio de Hacienda) eingegliedert ist.

Die Verwaltungskommission hat zur Aufgabe, die Regeln für die Bewirtschaftung der Freizonen aufzustellen, eine Betriebsordnung und die Tarife zu bestimmen, die Beachtung des Freizonengesetzes zu überwachen, Pläne für die Entwicklung der Freizonen vorzuschlagen, sowie der Regierung die Unterlagen bezüglich der Genehmigung und Konzessionierung von Betrieben vorzulegen.

Sie besteht aus fünf Personen, nämlich je einem Vertreter des Wirtschafts- und Finanzministeriums (Vorsitzender), des Industrie- und Handelsministeriums

(früher: Industrie- und Arbeitsministerium), der Nationalen Hafenverwaltung, der Generalzolldirektion und der Bank der Republik.

Neben der Comisión Administradora, die für die beiden bestehenden Freizonen gemeinsam ist, besteht für jede gesondert eine sogenannte "Comisión Honoraria de Asesoramiento", die gegenüber der Regierung und der Comisión Administradora eine Beraterfunktion ausübt, jedoch keine eigenen Entscheidungsbefugnisse hat.

Die beiden ehrenamtlichen Beraterausschüsse sind auf Grund des Art. 9 des Gesetzes Nr. 11392 durch Dekret vom 28. Oktober 1958 eingesetzt worden. Sie bestehen aus jeweils zehn Mitgliedern, die sich aus Vertretern des Provinzialrats von Colonia (Concejo Departamental de Colonia - auch Nueva Palmira liegt in der Provinz Colonia), verschiedenen örtlichen Verbänden und Organisationen (u. a. Handel, Zollagenten), der staatlichen Bank, sowie dem Leiter der örtlichen Zollbehörde (Receptor de Aduanas in Colonia, Subreceptor in Nueva Palmira) und dem Präfekten von Colonia bzw. dem Unterpräfekten von Nueva Palmira zusammensetzen.

3. TEIL: ERGEBNISSE

1. Terminologie

Die für die Zwecke dieser Untersuchung in "Freihäfen" und "Hafenfreizonen" eingeteilten "freien Hafengebiete" werden in den verschiedenen Ländern mit den unterschiedlichsten Bezeichnungen benannt.

Folgende Ausdrücke werden angewandt (in der jeweiligen Landessprache):

(a) Freihafen - Deutschland, Dänemark (Frihavn), Schweden (Frihamn), Finnland (Frihamn/Vapaasatama), Liberia (Free Port), Togo (Port franc), Bermuda (Free Port), Mexiko (Puerto Libre);

(b) Freizone - Spanien (Zona Franca), Griechenland (ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ), Libanon, Marokko (Zone franche), Niederländische Antillen (Vrije Zone), Dominikanische Republik, Panama, Kolumbien, Uruguay (Zona Franca);

(c) Zollfreizone - Jugoslawien (Slobodna carinska zona);

(d) Freihandelszone - Singapore (Free Trade Zone);

(e) Außenhandelszone - USA (Foreign-Trade Zone);

(f) Freiplatz - Italien (Punto franco);

(g) Freilager - Finnland (Frilager/Vapaavarasto), Italien (Deposito franco), Spanien (Depósito Franco);

(h) Exportveredelungszone - Taiwan (Export Processing Zone).

Dabei sind nur jene Einrichtungen und Länder berücksichtigt worden, in denen gegenwärtig Freihäfen oder Hafenfreizonen in Betrieb sind.

Da die Unterscheidung zwischen Freihafen und Hafenfreizone im Sinne dieser Untersuchung nicht rechtlicher, sondern nur tatsächlicher Art ist - erstere besitzen eigene Hafenanlagen, letztere nicht -, gibt es in einigen Ländern Einrichtungen, die auf der gleichen rechtlichen Grundlage beruhen, jedoch einmal als Freihafen, einmal als Hafenfreizone einzuordnen sind. Dies hängt von ihrer praktischen Ausgestaltung ab. Unter Umständen können sie sogar so weit vom Hafen entfernt liegen, daß sie nicht einmal mehr als Hafenfreizone anzusehen sind (beispielsweise die Außenhandelszone von Mayaguez, Puerto Rico). Zu der Gruppe, die sowohl "Freihafen" als auch "Hafenfreizone" sein kann, zählen unter anderem die US-amerikanischen Außenhandelszonen, die italienischen und spani-

schen Freilager sowie fast alle "Freizone" genannten Einrichtungen. Die mexikanischen "Freihäfen" brauchen sich nicht in einem Hafen zu befinden, sondern können im Landesinnern liegen (Matias Romero).

Gelegentlich sind sogar "Freihäfen" durch Änderung ihrer Grenzen in "Hafenfreizonen" umgewandelt worden, ohne daß sich ihr rechtlicher Status dadurch geändert hätte (z. B. die Außenhandelszone von New Orleans).

Demgegenüber haben die unter (a) aufgeführten Freihäfen (mit Ausnahme Mexikos) auch notwendig den Charakter von Freihäfen im Sinne dieser Untersuchung, während die finnischen Freilager nur Hafenfreizonen sein können. Letztere würden nämlich Freihäfen im Sinne der finnischen Gesetzgebung (und dieser Untersuchung) werden, wenn sie mit eigenen Hafenanlagen ausgestattet würden.

Aus diesen Gründen ist zu beachten, ob Ausdrücke wie Freihafen, Freizone oder Freihandelszone nur im Sinne der jeweiligen staatlichen Gesetzgebung gebraucht werden, oder ob mit ihnen gleichzeitig eine Einordnung vorgenommen werden soll, wie sie etwa in dieser Untersuchung geschieht. Ferner darf nicht vergessen werden, daß vielfach Transithafenzonen als Freihäfen bezeichnet werden, manchmal sogar solche Häfen, über die lediglich der Transitverkehr auf vertraglicher Grundlage abgewickelt wird, ohne daß eine besondere Transithafenzone bestünde.

2. Zollrechtlicher Status

Verhältnismäßig verbreitet ist die Meinung, daß Freihäfen und Hafenfreizonen regelmäßig Zollausland darstellten, insbesondere in der Verkehrspresse. Diese Ansicht ist unrichtig und beruht wohl in den meisten Fällen auf einer Verkennung der Begriffe "Zollausland" und "Zollgebiet".

Es muß daher um der Begriffsklarheit willen daran festgehalten werden, daß Zollausland für einen Staat jene Gebiete sind, in denen er keinerlei zollrechtliche Befugnisse hat, sei es die Befugnis, Zölle festzusetzen und zu erheben, sei es die Befugnis, Zollformalitäten und Sicherungsmaßnahmen zu bestimmen und durchzuführen. Unter Zollausland können auch Gebiete fallen, die politisch zu dem betreffenden Staat gehören. In jedem Fall liegen sie außerhalb der Zollhoheit des betreffenden Staates.

Bei Gebieten außerhalb der Geltung der Zollhoheit kann diese normalerweise nicht einseitig darauf ausgedehnt werden, allenfalls durch einen revolutionären Umsturz der bestehenden Ordnung.

Schon aus diesem Grunde wird ein Staat kaum bereit sein, einem politisch zu ihm gehörenden Gebiet solche Vorrechte einzuräumen. Das Gebiet, auf das sich die Zollhoheit eines Staates erstreckt, wird als Zollhoheitsgebiet bezeichnet. Alle Gebiete außerhalb desselben sind Zollausland.

Unter Zollgebiet (im engen Sinne) ist dagegen das Gebiet zu verstehen, in dem für ausländische Waren beim Eingang Zölle zu entrichten sind, eventuell auch für inländische Waren bei ihrem Ausgang. Außerhalb des Zollgebiets in diesem Sinne liegende Gebiete brauchen nicht notwendigerweise Zollausland zu sein, da der Inhaber der Zollhoheit (in der Regel der Staat) sich in der Ausübung der auf ihr beruhenden Befugnisse beschränken kann, und zwar ganz oder teilweise, oder sie auf andere übertragen kann. Dadurch wird die Zollhoheit selbst nicht aufgegeben oder eingeschränkt. Nur insoweit die Ausübung der aus der Zollhoheit fließenden Befugnisse beschränkt ist, stehen die betreffenden Gebiete dem Zollausland gleich, obwohl sie kein Zollausland sind.

Freihäfen oder Hafenfreizonen könnten theoretisch außerhalb der Zollhoheit liegende Gebiete, also Zollausland, sein. Jedoch gibt es solche Einrichtungen heute nicht mehr. Die letzte, die dazu gezählt werden konnte, war der Alte Freihafen Hamburg bis 1919. Seitdem erstreckt sich auf alle Freihäfen oder Hafenfreizonen der Welt die Zollhoheit des Staates oder einer durch völkerrechtlichen Zusammenschluß geschaffenen Einheit, worin sie liegen, d.h. sie gehören zu seinem Zollhoheitsgebiet. Auch dieses wird in einigen Sprachen mit einem Ausdruck bezeichnet, der wörtlich übersetzt "Zollgebiet" heißen würde (z.B. Schweden: "tullomrade"). Die Besonderheit der Freihäfen und Hafenfreizonen besteht darin, daß sie nicht zum Zollgebiet im engen Sinne gehören.

Dieses Ziel wird auf rechtstechnisch verschiedenen Wegen erreicht: durch einen wirklichen Ausschluß aus dem Zollgebiet oder einen fiktiven, d.h. im einen Fall befindet sich das "freie Hafengebiet" auf Grund normativer Anordnung außerhalb des Zollgebiets im engen Sinne, im anderen Fall wird es lediglich so angesehen (vgl. S. 9). Wie die Untersuchung des zollrechtlichen Status der "freien Hafengebiete" in den einzelnen Ländern ergeben hat, ist der wirkliche Ausschluß die häufiger angewandte Methode. Allerdings gibt es eine Reihe von Zweifelsfällen, z.B. Libanon und Niederländische Antillen, insbesondere dann, wenn die zollrechtliche Stellung nicht ausdrücklich erläutert wird, sondern dem Gesamtzusammenhang der normativen Regelungen und der Verwaltungsmaßnahmen entnommen werden muß. Schwierigkeiten bei der Abgrenzung ergeben sich vor allem deswegen, weil sich die Auswirkungen eines tatsächlichen und fiktiven Ausschlusses nicht unterscheiden.

Sind der Freihafen oder die Hafenfreizone tatsächlich aus dem Zollgebiet ausgeschlossen (sie also auf Grund normativer Anordnung außerhalb des Zollgebiets

liegen), fallen Zollhoheitsgebiet und Zollgebiet rechtlich und räumlich auseinander. Bei einem fiktiven Ausschluß sind Zollhoheitsgebiet und Zollgebiet zwar räumlich nicht deckungsgleich - auch in den so ausgeschlossenen Gebieten kann die Zollpflicht nicht entstehen, da ein gedachter Ausschluß dieselben Wirkungen wie ein tatsächlicher hat -, rechtlich wird jedoch die Identität von Zollhoheitsgebiet und Zollgebiet gewahrt. Bei einem fiktiven Ausschluß wird der Freihafen (oder die Hafenfreizone) nur so behandelt, als ob er sich außerhalb der Grenzen des Zollgebiets im engen Sinne befände.

Um fiktive Ausschlüsse im oben erläuterten Sinne (S. 9, 401) handelt es sich meist in den Fällen, in denen die jeweilige Gesetzgebung betont, die Freihäfen seien "Bestandteile des Zollgebiets" (z. B. in Dänemark und wohl auch in Jugoslawien). Hier wird Zollgebiet in erster Linie als Zollhoheitsgebiet verstanden, das sich jedoch mit dem Zollgebiet im engen Sinne grundsätzlich deckt. Aus der gelegentlichen Verwendung des (übersetzten) Begriffes "Zollgebiet" im Sinne von Zollhoheitsgebiet darf nicht geschlossen werden, daß es sich also bei jedem Gebiet, das aus dem "Zollgebiet" des betreffenden Staates ausgeschlossen ist, um Zollausland handeln muß. Zollgebiet ist in den verschiedenen Rechtssprachen nicht immer scharf vom Zollhoheitsgebiet zu unterscheiden. Allein der Gebrauch eines Begriffes, der in der deutschen Übersetzung gleichlautet, bedeutet ja nicht, daß er auch inhaltlich gleich verwendet wird. Dieser Fehler wird offenbar von denjenigen begangen, die irgendwelche der bestehenden Freihäfen oder Hafenfreizonen schlechthin als Zollausland bezeichnen.

In allen untersuchten Freihäfen und Hafenfreizonen (mit Ausnahme der mexikanischen Freihäfen) wird nur ein Teil der aus der Zollhoheit fließenden Befugnisse nicht ausgeübt. Notwendigerweise handelt es sich dabei um jenen Teil, der als Zollschuldrecht bezeichnet werden kann: nämlich der Teil des Zollrechts, auf Grund dessen Zölle erhoben werden, oder der, wie es das deutsche Zollrecht formuliert, "daran anknüpft, daß Waren Zollgut sind". Hinzu kommen kann die völlige oder teilweise Nichtgeltung der Vorschriften über die Zollabfertigung von Schiffen und Waren und über die Zollaufsicht innerhalb des Gebietes der Freihäfen oder Hafenfreizonen. Allein in Mexiko werden, soweit ersichtlich, sämtliche auf der Zollhoheit beruhenden Befugnisse nicht ausgeübt, ohne daß jedoch dadurch die grundsätzliche Geltung der Zollhoheit beseitigt würde. Das gilt sogar hinsichtlich des sog. Inlandsfreihafens Matias Romero, der auf Grund gesetzlicher Fiktion Frei-"hafen" ist.

3. Einrichtung und Aufhebung, Änderung der Grenzen

Bei der Erörterung der Einrichtung von Freihäfen und Hafenfreizonen ist zu unterscheiden zwischen der Institution als solcher, der Gründung eines bestimmten Freihafens oder einer bestimmten Hafenfreizone und gegebenenfalls der Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebs.

Die Institution als solche beruht in fast allen Ländern auf einer gesetzlichen Grundlage, meist dem Zollgesetz oder einem eigenen Freihafen-/Freizonengesetz. Besonderheiten gelten für Schweden, Spanien und die Niederländischen Antillen: in Schweden ist allgemeine Grundlage für die Freihäfen eine Verordnung des Königs, in Spanien ein Dekretgesetz und in den Niederländischen Antillen eine Verordnung des Gouverneurs. die mit Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaft ergangen ist. Verschiedentlich gibt es überhaupt keine rein abstrakt allgemeine Grundlage, sondern das betreffende Maßnahmegesetz gründet einen bestimmten Freihafen bei gleichzeitiger Ermächtigung zur Gründung weiterer (Beispiele: Colón, Barranquilla).

Verfassungsrechtliche Vorschriften über Freihäfen oder Hafenfreizonen gibt es in keinem Staat mehr.

Auch die Gründung bestimmter "freier Hafengebiete" ist vielfach dem Gesetzgeber vorbehalten (Deutschland, Dänemark, Italien im Falle der Punti franchi), kann jedoch in den meisten Fällen durch einen nachfolgenden oder vorausgehenden Akt der Exekutive erfolgen. Im Falle des dem Gesetz oder Dekretgesetz vorausgehenden Gründungsaktes der Exekutive geht der Ermessensspielraum der Exekutive nach der Rechtsauffassung des betreffenden Staates entsprechend weit, doch bedarf der Akt dann der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaft ("Dekretgesetz").

Für die tatsächliche Aufnahme des Betriebs nach der normativen Regelung ist nur in wenigen Fällen ein weiterer Akt der gleichen oder einer unter- bzw. nebengeordneten Verwaltungskörperschaft erforderlich (so in Schweden und den Niederländischen Antillen).

Grenzänderungen werden in der Regel durch die staatliche Verwaltung (etwa das Finanzministerium) vorgenommen. Allein in Italien ist zur Änderung der Grenzen der Punti franchi wie zur Gründung ein Gesetz notwendig.

Freihäfen und Hafenfreizonen werden durchweg auf unbestimmte Zeit eingerichtet. Lediglich das Recht zum Betrieb durch eine bestimmte Organisation oder ein bestimmtes Unternehmen ("Konzession") wird manchmal zeitlich befristet verliehen (etwa Kopenhagen). Wird eine derartige befristete Konzession erteilt, so kann der Freihafen nur unter besonderen Voraussetzungen, z. B. bei Verstoß

gegen irgendwelche Bedingungen der Konzessionserteilung, vor Ablauf der Frist aufgehoben werden. Wenn die Genehmigung dagegen keine zeitliche Bestimmung enthält, ist es möglich, den Freihafen oder die Hafenfreizone jederzeit wieder aufzuheben. Dies erfolgt auf die gleiche Weise wie die Gründung. In keinem der untersuchten "freien Hafengebiete" sind an die Aufhebung erschwerte Voraussetzungen gegenüber der Einrichtung geknüpft, wie es etwa die Weimarer Verfassung vorsah (Einrichtung durch Gesetz, Aufhebung durch verfassungsänderndes Gesetz). Es gibt auch keine ausdrückliche oder stillschweigende Garantie für den Bestand eines Freihafens oder einer Hafenfreizone, wie sie zuweilen für den Freihafen Hamburg aus dem Grundsatz der Bundestreue konstruiert wird.

4. Umfang der Freiheiten und ihre Einschränkungen

Keines der untersuchten "freien Hafengebiete" ist frei in dem Sinne, daß in ihm sämtliche Rechtsvorschriften mit ihren Bindungen und Einschränkungen unanwendbar sind. Vielmehr ist grundsätzlich davon auszugehen, daß in ihnen alle Gesetze und sonstigen Vorschriften des betreffenden Staates gelten, mit Ausnahme des besonders bezeichneten Teils des Zollrechts.

a) Schiffsverkehr, Warenverkehr, Lagerung

Auf Grund des Namens "Freihafen" sollte man annehmen, ohne jeden Zweifel werde der Schiffsverkehr von der "Freiheit" erfaßt, so daß Schiffe keiner zollamtlichen Abfertigung unterliegen. Als Ergebnis dieser Untersuchung muß jedoch festgehalten werden, daß dies nur in den deutschen und mexikanischen Freihäfen, den spanischen Freizonen sowie den Freihäfen von Lomé in Togo und Tanger in Marokko der Fall ist. In allen anderen Freihäfen ist entweder die allgemein für Schiffe übliche Abfertigung (z. B. in den USA oder Singapore) oder eine vereinfachte Zollabfertigung (z. B. in Schweden) erforderlich. Bei Fehlen der Zollabfertigung ist jedoch verschiedentlich eine ihr entsprechende Abfertigung durch die Freihafenverwaltung notwendig (Spanien und Marokko), so daß das Privileg wenigstens teilweise an Wert verliert.

Auch die Einfuhr ausländischer Waren in einen Freihafen oder eine Hafenfreizone ist nicht immer völlig frei von einer Mitwirkung des Zolls. Dies ist bis zu einem gewissen Grade verständlich bei den Hafenfreizonen, bei denen der Transport der Waren vom aus dem Ausland angekommenen Seeschiff durch das Zollgebiet stattfinden muß (z. B. Niederländische Antillen, Taiwan, vgl. auch die ähnliche Lage für den Freihafen von Singapore, wenn die Waren mit einem Leich-

ter von dem auf Reede liegenden Seeschiff gebracht werden). Meist findet dieser Transport unter Zollaufsicht, jedoch ohne eigentliche Zollabfertigung statt.

Die Aufnahme der Waren in das "freie Hafengebiet" geschieht in vielen Fällen auf Grund einer Anmeldung bei der Verwaltung und den Zollbehörden. Diese Anmeldung erfolgt meist formlos unter Vorlage der die Ware begleitenden Verschiffungsdokumente (z. B. Libanon und Panama); gelegentlich sind jedoch auch bestimmte Formvorschriften einzuhalten (z. B. USA). In Taiwan ist eine besondere "Zollabfertigung zur Einfuhr in eine Exportveredelungszone" erforderlich.

Die Lagerung von ausländischen Waren ohne Verzollung ist in allen untersuchten Freihäfen und Hafenfreizonen zulässig. Bei dieser Tätigkeit handelt es sich um das "Grundrecht" eines "freien Hafengebiets".

In der Regel stehen dem Benutzer zwei Möglichkeiten zur Verfügung:

(1) die Einlagerung in öffentlichen Lagerhäusern, die von der jeweiligen Verwaltungsorganisation betrieben werden

und

(2) die Einlagerung in eigenen Lagerräumen, die entweder von der Verwaltungsorganisation gemietet oder auf von der Verwaltungsorganisation gemieteten Grundstücken durch den Benutzer selbst errichtet worden sind.

Die Möglichkeit der Einlagerung in öffentlichen Lagerhäusern fehlt jedoch gelegentlich, so in den Niederländischen Antillen, Bermuda und Uruguay. Dort können zur Zeit nur Grundstücke oder Gebäude zur weiteren Nutzung gemietet werden.

Der Einlagerer, der öffentliche Lagerhäuser benutzt, kann mit den Waren nicht nach Gutdünken verfahren, sondern ist an gewisse Vorschriften der Verwaltungsorganisation gebunden (Lagerplatz, Umlagerung usw.). Auch in der Behandlung der Waren (vgl. dazu unter c) ist er meist im Verhältnis zu der Einlagerung in eigenen Räumlichkeiten beschränkt, indem die Verwaltungsorganisation nur Besichtigen, Bemustern, Probenziehen und ähnliche einfache Behandlungen zuläßt.

Die öffentlichen Lagerhäuser bieten jedoch insofern einen Vorteil (abgesehen davon, daß sie keine eigenen Investitionen des Einlagerers erfordern), als für eingelagerte Waren regelmäßig Lagerscheine ("Warrants") ausgestellt werden können, mit deren Hilfe es möglich ist, die Waren zu veräußern, zu beleihen oder zu verpfänden, ohne in ihrem unmittelbaren Besitz zu sein oder sie übergeben zu müssen. Die Waren können in dem Freihafen oder der Hafenfreizone verbleiben. Obwohl die Waren also schon Gegenstand geschäftlicher Tätigkeit im Zollgebiet sind, brauchen noch keine Einfuhrzölle gezahlt zu werden.

Die Dauer der Lagerung in den "freien Hafengebieten" unterliegt durchweg keinen zeitlichen Beschränkungen von seiten des Zollrechts. Ausnahmen bestehen nur für Spanien, Marokko und die Dominikanische Republik: in den spanischen Freizonen ist die Lagerung auf fünf Jahre, in den Freilagern auf drei Jahre begrenzt; in Marokko (Freihafen von Tanger) und der Dominikanischen Republik (Hafenfreizone von La Romana) darf sie ein Jahr nicht überschreiten.

b) Handel und Transport

Die Handelstätigkeit (das ist in erster Linie der Verkauf eingelagerter Waren) ist in allen untersuchten "freien Hafengebieten" grundsätzlich unbeschränkt erlaubt; sie ist das zweite Grundprivileg jedes "freien Hafengebiets". Unter Handelstätigkeit fällt regelmäßig auch das Ausstellen von Waren, das nur in den finnischen Freihäfen und Freilagern verboten ist. Nicht erfaßt wird von dem Handelsprivileg der Kleinhandel, der entweder vollständig verboten oder zumindest erheblich eingeschränkt ist und besonderen Voraussetzungen unterliegt. Der Handel mit Schiffsbedarf bildet jedoch eine Ausnahme von diesem Verbot bzw. diesen Einschränkungen (nicht in den finnischen Freilagern).

In einigen Staaten, in denen strenge Devisenvorschriften bestehen, sind die Freihäfen oder Hafenfreizonen diesen nicht unterworfen (z. B. Marokko, Dominikanische Republik, Taiwan). Wenn die "freien Hafengebiete" allerdings nicht ausdrücklich von der Anwendung des Devisenrechts ausgenommen sind, gelten diesbezüglich keine Besonderheiten.

Auf die Bewegung von Waren innerhalb der "freien Hafengebiete" (Umlagerung von Waren aus einem in das andere Lagerhaus, Transport von einem Umschlagsplatz zum anderen) gehen die meisten Rechtsvorschriften der meisten Länder überhaupt nicht ein. Diese "Umfuhr" ist, wenn überhaupt, nur dadurch beschränkt, daß die Waren von Papieren begleitet sein müssen, die ihre Herkunft und Bestimmung angeben. In den meisten Freihäfen und Hafenfreizonen spielt der Transport von Waren, mit Ausnahme bei der Einlagerung bzw. Auslagerung selbst, wegen ihrer verhältnismäßig geringen Ausdehnung lediglich eine untergeordnete Rolle.

c) Behandlung, Bearbeitung und Verarbeitung von Waren

Die sogenannten "handelsüblichen Behandlungen" sind ohne Ausnahme in allen Freihäfen und Hafenfreizonen der Welt zugelassen. Bei ihnen handelt es sich um Tätigkeiten wie Umpacken, Ausbessern von Verpackungen, Reinigen, Mischen und Sortieren, also Handlungen, die entweder zur Erhaltung der Ware oder zu ihrer Verbesserung dienen, ohne jedoch ihre Art zu verändern. Meist stehen die "handelsüblichen Behandlungen" in Zusammenhang mit der Lagerung, ergänzen

diese bzw. ermöglichen erst ihre langfristige Durchführung. Daher kann die Zulassung der handelsüblichen Behandlungen als das dritte Grundprivileg jeder Freizone angesehen werden.

In einigen Fällen ist die Durchführung handelsüblicher Behandlungen bei der Verwaltungsorganisation und/oder den Zollbehörden anzumelden und kann von ihnen überwacht werden.

Nur einige der untersuchten Freihäfen und Hafenfreizonen sind ausschließlich auf den Handel im weiten Sinne (Umschlag, Lagerung, Verkauf und Behandlung von Waren) beschränkt. Es sind dies lediglich die deutschen Freihäfen (Ausnahme: Alter Freihafen Hamburg), die italienischen Freiplätze (Ausnahme: Triest), [1] die spanischen und italienischen Freilager und die marokkanische Freizone in Tanger. Alle anderen stehen der gewerblichen Veredelung durch Bearbeitung und Verarbeitung ausländischer Materialien oder ausländischer und inländischer Güter nach der Art ihrer Strukturnormen offen. Zwar sind in ihnen nicht immer Gewerbe- bzw. Industriebetriebe tatsächlich ansässig, weil es an Raum oder Interesse fehlt, entscheidend ist jedoch die rechtliche Möglichkeit zu ihrer Einrichtung. Reine Industriefreihäfen bzw. -hafenfreizonen sind lediglich der Punto franco industriale in Triest, die Export Processing Zone in Kaohsiung und die Hafenfreizone von La Romana.

Mit Ausnahme von Mexiko darf in keinem Fall jede Art von Industrie gegründet werden. Darüber hinaus bedarf es auch für die erlaubten Arten einer ausdrücklichen Genehmigung. Regelmäßig enthalten die jeweiligen Rechtsvorschriften Bestimmungen, nach denen die neuen Industriebetriebe keine Schädigungen bereits im Inland bestehender Industrien hervorrufen dürfen und der Entwicklung der Gesamtwirtschaft des Landes förderlich sein müssen. Zur Prüfung dieser Voraussetzungen, die meist näher präzisiert sind, sind fast immer staatliche Stellen oder Ministerien (Finanz-, Wirtschafts-, Entwicklungsministerium) zuständig, selten die Freihafen- bzw. Hafenfreizonenverwaltung selbst (so in den USA und Taiwan. Dort sind die Verwaltungsorganisationen jedoch ihrerseits staatliche Behörden). In Mexiko ist zwar keine besondere staatliche Genehmigung erforderlich, wohl aber ein Vertrag mit der Freihafenverwaltung, die Staatsbehörde ist.

Die in den Freihäfen und Hafenfreizonen tätigen Industrien müssen ausschließlich oder überwiegend für den Export arbeiten. In verschiedenen Fällen ist die Belieferung des inländischen Marktes nur in einem bestimmten Umfange zulässig (Niederländische Antillen, Dominikanische Republik, Uruguay) oder darf allein bei

---

1) In den deutschen Freihäfen und italienischen Freiplätzen kann jedoch die Be- und Verarbeitung unter Beachtung der Voraussetzungen des aktiven Veredelungsverkehrs erlaubt werden.

Vorliegen besonderer Ausnahmesituationen erfolgen (Taiwan). Am strengsten ist der Grundsatz der Veredelung allein für die Ausfuhr in den chinesischen "Export Processing Zones" durchgeführt.

Die Bedeutung des größten Teils der untersuchten "freien Hafengebiete" liegt jedoch nicht in den dort ansässigen Gewerbe- und Industrieunternehmen, sondern im Handel und in der Lagerung von Waren. Anders ist dies lediglich in den oben genannten Industriefreihäfen bzw. -hafenfreizonen (Punto franco industriale in Triest, Kaohsiung, La Romana) sowie den US-amerikanischen Foreign-Trade Zones, der Freizone von Colón, den Freizonen von Aruba und Curacao, der Freizone von Beirut, den uruguayischen Freizonen und den spanischen Freizonen. In letzteren steht die industrielle Betätigung zumindest gleichwertig neben dem Handel.

d) Gebrauch und Verbrauch von Waren

Der persönliche Gebrauch und Verbrauch von unverzollten ausländischen Waren ist in allen untersuchten "freien Hafengebieten" untersagt (einzige Ausnahme Mexiko). Demgegenüber ist die Verwendung ausländischer Maschinen, Geräte und zum Teil auch ausländischer Betriebsmaterialien für gewerbliche Zwecke vielfach möglich (z. B. Togo, Dominikanische Republik, Uruguay, beschränkt auf den Gebrauch von Maschinen usw., z. B. in Spanien, Jugoslawien und den USA). In den westeuropäischen Freihäfen und Hafenfreizonen ist jedoch auch dies meist nicht gestattet, jedenfalls seit Inkrafttreten der EWG-Freizonen-Richtlinie.

e) Verbote und Beschränkungen, Überwachung der freien Hafengebiete

Die beiden ausdrücklichen Verbote, die sich für fast jedes "freie Hafengebiet" finden, sind das Verbot des Kleinhandels und das Wohnverbot. Das Wohnverbot erfaßt regelmäßig nicht Bewachungs- und Aufsichtspersonal, das dienstlich in ihnen zu tun hat.

Sämtliche Freihäfen und Hafenfreizonen sind von Zäunen oder Mauern umgeben und dürfen nur durch die dazu bestimmten Tore betreten bzw. verlassen werden. Überhaupt ist der Zutritt vielfach nicht jedermann gestattet, sondern nur solchen Personen, die beruflich in ihnen zu tun haben und mit einem entsprechenden Ausweis der Verwaltungsorganisation ausgestattet sind.

Während die meisten Freihäfen und Hafenfreizonen als öffentliche Einrichtungen ohne weiteres selbständig von den interessierten Personen genutzt werden können, stehen der Freihafen Ireland Island auf Bermuda, die Freizonen in den Niederländischen Antillen und die Export Processing Zones in Taiwan nur beson-

ders lizensierten Unternehmen offen. Bei ihnen handelt es sich somit nur um öffentliche Einrichtungen in einem eingeschränkten Sinne.

Bis auf wenige Ausnahmen (Marokko, Mexiko, Uruguay) unterliegen die Freihäfen und Hafenfreizonen auch in ihrem Innern einer gewissen Überwachung und Kontrolle durch die Zollbehörden. Zum Teil stehen sie sogar unter der ausdrücklichen Aufsicht durch den Zoll (Schweden und Jugoslawien). Regelfall ist jedoch, daß die "freien Hafengebiete" in erster Linie von außen bewacht werden. Im Innern beschränken sich die Befugnisse der Zollbehörden meist auf:

(1) das Recht, Lager- und Fabrikationsräume jederzeit betreten und untersuchen zu dürfen;

(2) das Recht, Einblick in die von den Lagerhaltern usw. zu führenden Warenbewegungsbücher zu nehmen;

(3) das Recht, den tatsächlichen Warenbestand zu überprüfen und mit dem buchmäßigen zu vergleichen.

In manchen Fällen führen die Zollbehörden eigene Wareneingangs- und -ausgangsbücher, die einen Vergleich mit dem Warenbestand ermöglichen; gelegentlich sind ihnen auch Behandlungen und Veredelungsarbeiten anzumelden und können überwacht werden.

Entsprechende Rechte wie den Zollbehörden stehen zudem meistens der Verwaltungsorganisation zu und sind in Marokko, Mexiko und Uruguay ganz an die Stelle der Zollüberwachung getreten.

5. Verwaltung der freien Hafengebiete

a) Hinsichtlich der zollrechtlichen Verwaltung gelten in fast allen Fällen keine Besonderheiten. Kontroll- und Überwachungsbefugnisse werden von den allgemeinen Zollbehörden ausgeübt, ebenso die eventuell erforderlichen Abfertigungsmaßnahmen. Allenfalls ist für den Freihafen oder die Hafenfreizone ein besonderes Zollamt zuständig.

Besonderheiten gelten lediglich für den Freihafen in Hamburg und die Export Processing Zone in Kaohsiung. In Hamburg sind gewisse Befugnisse der Bundesbehörde "Zoll" auf die Landesbehörde "Freihafenamt" übertragen worden, so daß dem Hamburger Freihafen nicht der "Makel" anhaftet, durch den Zoll überwacht zu sein. Diese Sonderstellung ist jedoch zugleich ein Hemmnis im Vergleich zu den anderen deutschen Freihäfen: da dem Freihafenamt nicht die Befugnis zur Abfertigung von Waren zum freien Verkehr übertragen ist, sind aus

verwaltungstechnischen und finanziellen Gründen vorgeschobene Abfertigungsstellen (wie etwa in Bremen) nicht möglich. Irgendwelche besonderen Vorzüge der Übertragung von Befugnissen auf das hamburgische Freihafenamt oder ein darauf beruhendes liberaleres Überwachungssystem sind nicht ersichtlich. Das Freihafenamt hat ja die selben Rechtsvorschriften zu beachten wie die Zollämter in den anderen deutschen Freihäfen. In Kaohsiung besteht die Besonderheit darin, daß das Zollamt der Export Processing Zone der allgemeinen (staatlichen) Freizonenverwaltung unterstellt ist, nicht der üblicherweise vorgesetzten Zollbehörde.

b) Die Ausführung und Überwachung der in einem Freihafen oder einer Hafenfreizone anfallenden Aufgaben wird nicht immer von einer einheitlichen Verwaltungsorganisation ausgeübt. Unter den Aufgaben sind insbesondere zu unterscheiden der Bau und die Unterhaltung der Anlagen des freien Hafengebietes (Gebäude, Kaianlagen, Lösch- und Ladeeinrichtungen, Straßen, Eisenbahnanlagen usw., im folgenden als "Verwaltung" bezeichnet) auf der einen Seite, der wirtschaftliche Betrieb (Umschlag, Lagerung und Behandlung von Waren usw., auch Vermietung von Grundstücken und Gebäuden usw., im folgenden als "Betrieb" bezeichnet) auf der anderen Seite.

Die erste Aufgabengruppe wird meist von dem Eigentümer des Bodens wahrgenommen, auf dem sich der Freihafen oder die Hafenfreizone befindet. Er braucht nicht mit dem "Inhaber" des freien Hafengebietes identisch zu sein. [1] Die Aufgaben können jedoch dem Inhaber auf vertraglicher Grundlage oder auf Grundlage einer besonderen Bedingung bei Erteilung der Genehmigung übertragen sein. Die zweite Aufgabengruppe wird dagegen immer von dem Inhaber übernommen.

Zu unterscheiden sind weiter Freihäfen und Hafenfreizonen, die integrierender Bestandteil eines größeren Hafengebiets sind (deutsche Freihäfen, Kopenhagen, Schweden, Jugoslawien, Griechenland, italienische Freiplätze, Tanger, Beirut, Singapore, z. T. US-amerikanische Außenhandelszonen) sowie jene, die eine völlig selbständige wirtschaftliche Einheit bilden, ohne organischer Bestandteil eines größeren Hafengebiets zu sein (spanische Freizonen, Ireland Island, Colón, Barranquilla, uruguayische Freizonen, Lomé, Monrovia, Kaohsiung).

In der ersten Gruppe gibt es meist keine gesonderte "Freihafen-" bzw. "Hafenfreizonen-Verwaltungsorganisation", sondern diese Aufgabe wird von der Ge-

---

1) Sofern überhaupt von einem "Inhaber", dem die "Genehmigung zur Errichtung des freien Hafengebiets erteilt worden ist, gesprochen werden kann. Zumindest in Deutschland ist das nicht möglich.

samtverwaltung wahrgenommen, eventuell durch eine besondere Abteilung. Die Freihäfen in Dänemark und Schweden scheinen auf den ersten Blick nicht hierher zu gehören, da ihr Betrieb durch privatrechtlich organisierte Gesellschaften ausgeübt wird, die von der allgemeinen Hafenverwaltung getrennt sind. Doch stehen diese Gesellschaften sämtlich im Eigentum der Gesamthafenverwaltung und sind zum Teil sogar personell mit ihr identisch. Sie haben damit nahezu den Charakter von Abteilungen der Gesamtverwaltung bekommen. Auch die US-amerikanischen Foreign-Trade Zones sind meist integrierende Bestandteile der jeweiligen Häfen; sie besitzen jedoch eine gesonderte Verwaltungsorganisation.

Innerhalb dieser Gruppe lassen sich im wesentlichen folgende Fälle unterscheiden:

(1) Gesamthafenverwaltung durch den Eigentümer (Stadt, Bundesland), Betrieb durch gemischtwirtschaftliche Unternehmen oder andere Unternehmen, die ihre Tätigkeit nicht auf den Freihafen beschränken (Bremen, Hamburg, Emden).

(2) Verwaltung durch den Eigentümer, i. d. R. die Stadt oder eine autonome Körperschaft, Betrieb durch privatrechtlich organisierte Unternehmen, die im alleinigen Besitz des Eigentümers stehen (Kopenhagen, Schweden) und ihre Tätigkeit auf den Freihafen beschränken.

(3) Verwaltung und Betrieb durch autonome Körperschaften (italienische Punti franchi, griechische Freizonen, Singapore).

(4) Verwaltung und Betrieb durch privatrechtlich organisierte Unternehmen auf vertraglicher Grundlage mit dem Eigentümer, i. d. R. dem Staat (Beirut, Tanger).

(5) Verwaltung und Betrieb durch sozialistische "Unternehmen" (jugoslawische Zollfreizonen).

(6) Verwaltung und Betrieb durch öffentlich-rechtliche Körperschaften, die den Betrieb zum Teil privaten Gesellschaften übertragen haben, oder privatrechtliche Körperschaften, unter direkter Leitung und Aufsicht einer gemeinschaftlichen staatlichen Behörde (US-amerikanische Foreign-Trade Zones).

In der zweiten Gruppe, in der das "freie Hafengebiet" eine unabhängige, nicht in ein größeres Hafengebiet eingegliederte Einheit bildet, ist eine eigene Verwaltung notwendig.

Hier lassen sich folgende Fälle unterscheiden:

(1) Verwaltung und Betrieb durch eine autonome Körperschaft (Lomé, Colón, Barranquilla).

(2) Verwaltung und Betrieb unmittelbar durch den Staat, wobei die praktische Ausführung jedoch auf eine besondere juristische Person des öffentlichen Rechts übertragen ist (Mexiko, gemeinschaftliche Verwaltung von Coatzacoalcos und Salina Cruz durch die "Puertos Libres Mexicanos"). Eine gewisse Ähnlichkeit mit der Verwaltung durch eine autonome Körperschaft ist unverkennbar.

(3) Verwaltung unmittelbar durch den Staat mittels einer besonderen Behörde, Betrieb jedoch nur zum Teil beim Staat selbst, im übrigen in Händen einer Vielzahl von privaten Unternehmen (Niederländische Antillen, Uruguay, gemeinschaftliche Verwaltung von Colonia und Nueva Palmira durch die "Comisión Administradora" und Taiwan).

(4) Verwaltung unmittelbar durch den Staat, Betrieb in Händen einer Vielzahl von privaten Unternehmen (Bermuda).

(5) Verwaltung und Betrieb durch privatrechtliche Unternehmen auf Grund vertraglicher Vereinbarung mit dem Staat (La Romana).

Es läßt sich somit keine typische Verwaltungs- und Betriebsstruktur für die "freien Hafengebiete" feststellen. Ebenso ist es nicht möglich, eine ideale Verwaltungs- oder Betriebsform als Modell zu entwickeln, da dafür die jeweiligen rechtlichen, politischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zu unterschiedlich sind. Auf Grund dieser unterschiedlichen Voraussetzungen haben sich im Laufe der Zeit verschiedene Organisationstypen entwickelt, die alle wirkungsvoll sein können, sich jedoch nicht ohne weiteres auf andere Länder und somit andere Situationen übertragen lassen.

6. Gesamtergebnis

Es läßt sich feststellen, daß "freie Hafengebiete" in folgenden vier Punkten übereinstimmen:

(1) Nichtgeltung des Zollschuldrechts auf Grund eines wirklichen oder fiktiven Ausschlusses aus dem Zollgebiet, jeweils durch normative Maßnahmen;

(2) langfristige oder unbefristete (zollfreie) Lagerung von Waren;

(3) unbeschränkte Durchführung jeder Handelstätigkeit;

(4) Zulässigkeit der handelsüblichen Behandlungen.

In den Einzelheiten ergeben sich aber auch schon hier beträchtliche Unterschiede. Weit größere Verschiedenheiten bestehen hinsichtlich der übrigen im Rahmen dieser Abhandlung untersuchten Punkte, insbesondere bei der Verwaltung und Bewirtschaftung der "freien Hafengebiete".

Nicht alle der bestehenden Freihäfen und Hafenfreizonen können ihren Aufgaben (vgl. dazu 1. Teil, Abschnitt 1) gerecht werden. Das liegt weniger an mangelnder grundsätzlicher Privilegierung, sondern an der Ausgestaltung der jeweiligen Verfahrensvorschriften. In einigen Staaten (etwa in Spanien) sind die zu beachtenden rechtlichen Bestimmungen derart umfangreich und in die Einzelheiten gehend, daß allein darin ein großes Hemmnis für den Benutzer liegt.

Zu diesem Problem meinen zwei spanische Fachleute, Carranza und Ochoa, in der Studie "El problema de las zonas francas en su relación con la Zona Franca de Cádiz" [1] in Hinblick auf die spanischen Freizonen:

> "... Andererseits sind die nach dem "Gesetz über die Grundbestimmungen" [2] erlassenen Ausführungsvorschriften zu detailliert und genau wie auch interventionistisch, so daß sie das Gesetz selbst und die zugestandenen Freiheiten in erheblichem Maße entkräften."

Die zitierte Bemerkung zu den spanischen Freizonen gilt mehr oder weniger für fast alle "freien Hafengebiete". Sollen diese reibungslos funktionieren und den mit ihrer Gründung erstrebten Erfolg herbeiführen, so muß die Gesetzgebung eines Landes die Befugnisse des Zolls auf die Bewachung des privilegierten Gebiets von außen beschränken. Damit müßte den Belangen der Zollsicherheit Genüge geleistet sein. Ferner ist es zweckmäßig, Warenbehandlungen sowie Warenbe- und -verarbeitungen, soweit sie nicht industrieller Art sind, ohne Schranken zu gestatten. Glaubt man, auf eine Überwachung im Innern der "freien Hafengebiete" nicht verzichten zu können, insbesondere im Hinblick auf die industrielle Be- und Verarbeitung von Waren, so sollte diese maßvoll sein und unbedingt der Verwaltungsorganisation des "freien Hafengebiets" übertragen werden, nicht aber dem Zoll. Auf keinen Fall dürfen zu eingehende Bestimmungen erlassen werden, die jede denkbare Situation regeln und meist lähmend wirken. Gerade im internationalen Handelsverkehr - und diesem sollen die "freien Hafengebiete" dienen - ist eine gewisse Beweglichkeit vonnöten. Da bei den Entscheidungen meist wirtschaftliche Erwägungen eine Rolle spielen, die bei starrem Festhalten an vorgegebenen Normen kaum berücksichtigt werden können, ist es erfahrungsgemäß besser, anstelle der staatlichen Zollbehörden die das "freie Ha-

---

1) aaO, S. 5.

2) Decreto-Ley de Bases vom 11. Juni 1929, vgl. S. 185.

fengebiet" bewirtschaftende Organisation oder Unternehmen mit etwaigen Überwachungsaufgaben zu betrauen.

Dem Zoll dürfte innerhalb der "freien Hafengebiete" nur die Möglichkeit eingeräumt sein, Waren zum freien Verkehr abzufertigen. Diese Möglichkeit ist zugleich notwendig, um eine störungsfreie Abwicklung des Warenverkehrs aus dem "freien Hafengebiet" in Richtung Zollgebiet sicherzustellen.

Erfolg und Nützlichkeit derart privilegierter und ausgestalteter "freier Hafengebiete" werden auch in der Zukunft gegeben sein, trotz Bildung übernationaler Zollzusammenschlüsse (EWG, EFTA, LAFTA). Wenn mittels derartiger Zusammenschlüsse möglicherweise in absehbarer Zeit innerhalb Europas keine Zölle mehr erhoben werden, etwa bei einem Zusammenschluß von EWG und EFTA, so bleibt doch der starke Überseeverkehr, für den Freihäfen und Hafenfreizonen von Nutzen sind. [1] Selbst innerhalb einer Gemeinschaft wie der EWG lassen sich eine Zollkontrolle und -überwachung an den Grenzen trotz Abschaffung der Binnenzölle nicht vermeiden.

Jene "freien Hafengebiete", deren Verkehrsbeziehungen sich ausschließlich oder nahezu ausschließlich innerhalb einer Zollgemeinschaft abspielen, haben allerdings ihre Berechtigung und ihren Sinn verloren. Bei einem Hafen mit umfangreichen interkontinentalen Verbindungen wird dies jedoch nicht der Fall sein. Eine über die Erdteile hinweggreifende Zollunion wird nämlich - wenigstens vorerst - Utopie bleiben.

---

1) Die Verteilung des Güterverkehrs auf die verschiedenen Wirtschaftsblökke mag am Beispiel der bremischen Häfen (Bremen und Bremerhaven) erläutert werden. Bei einem Gesamtumschlag von etwa 23, 4 Mio. t im Jahre 1970 entfielen auf den Verkehr mit der EFTA 24, 0 %, mit der EWG 10, 7 %, mit den Ostblockländern (einschließlich DDR und ehemals deutsche Ostgebiete, ohne Jugoslawien) 5, 1 % und mit den übrigen Ländern 60, 2 %. Rund 51, 3 % des Gesamtumschlags entfielen auf den Verkehr mit Außereuropa. Quelle: Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, Bremen.

4. TEIL:

Exkurs: Transithafenzonen

1. Bedeutung von Freihäfen und Hafenfreizonen für die Binnenstaaten

Freihäfen und Hafenfreizonen haben u. a. die Aufgabe, den internationalen Handel zu fördern, indem sie insbesondere Gelegenheiten zur Lagerung und Behandlung von Waren schaffen, ohne daß diese mit Zöllen belegt werden. Anschaulich hat das amerikanische Kongreßmitglied Celler [1] diese Aufgabe so beschrieben: [2]

> "Eine Handelszone (gemeint ist damit die amerikanische Foreign-Trade Zone) ist ein neutrales, abgegrenztes Gebiet, in dem ein Verfrachter seine Ladung niederlegen, verschnaufen und sodann entscheiden kann, was als nächstes zu tun ist."

Diese Möglichkeiten bei Benutzung eines Freihafens oder einer Hafenfreizone stehen grundsätzlich auch einem Binnenstaat ohne eigenen Zugang zum Meer offen. Ein österreichischer oder schweizerischer Händler kann z. B. von den deutschen Freihäfen oder italienischen Punti franchi Gebrauch machen und zur Einfuhr in sein Land bestimmte Waren dort zwischenlagern, bis er sie auf dem heimischen Markt benötigt oder sie sonstwie weiterverkauft hat. Neben den allgemeinen Vorteilen des Freihafens, die den Händlern des Binnen- und Küstenstaates gleichermaßen zustehen, bietet dieser jedoch für die Abwicklung des Außenhandels des Binnenstaates keine besonderen Vorteile. Der Durchgang der Waren durch das Gebiet des Küstenstaats unterliegt den für alle gleichen Transitvorschriften dieses Staates, unabhängig davon, ob die Waren in einem Freihafen oder einem Zollhafen ankommen oder von dort abgehen. Zudem bleibt der Binnenstaat bei einer Einrichtung dieser Art von der nationalen Gesetzgebung des Küstenstaats abhängig: letzterer kann, ohne auf etwaige Interessen des Binnenstaats Rücksicht nehmen zu müssen, seine Freihäfen oder Hafenfreizonen aufheben. [3]

---

1) Celler hatte maßgeblichen Anteil an der Schaffung des Foreign-Trade Zones Act, das daher auch "Celler Act" genannt wird (vgl. S. 299).

2) Zitiert bei Thoman, S. 6.

3) Die Freihäfen und Hafenfreizonen können allerdings auch durch völkerrechtlichen Vertrag gesichert sein, vgl. Art. 328 des Versailler Vertrages.

2. Besondere Transiteinrichtungen für die Binnenstaaten

Gerade die Abhängigkeit vom Küstenstaat möchte der Binnenstaat vermeiden. Will er an dem internationalen Warenaustausch in größerem Ausmaße teilnehmen, ist er auf den Seetransport, also auch auf Häfen, angewiesen. Am ehesten kann der Binnenstaat in der gewünschten Hinsicht Bewegungsfreiheit erlangen, wenn er von dem Küstenstaat in einem Hafen solche Rechte eingeräumt bekommt, auf Grund derer der Hafen (oder Hafenteil) wie ein eigener anzusehen ist, der Küstenstaat dort also keine Zölle erhebt, [1] und der Warenverkehr zwischen diesem Hafen und dem Gebiet des Binnenstaates selbst weitgehend der Einflußnahme durch den Küstenstaat entzogen ist.

Ein natürliches Recht der Binnenstaaten auf eine derartige Behandlung, das von ihnen oft geltend gemacht wird, ist völkerrechtlich nicht anerkannt. [2] Vielmehr kann die Einräumung eines "eigenen" Hafens und besonderer Transitrechte nur auf vertraglicher Grundlage erfolgen. Natürlich wird kein Staat bereit sein, den Teil eines Hafens oder einen Hafen freiwillig an ein anderes Land abzutreten, d. h. ihn vollständig der Souveränität des anderen unterstellen. Einer derartig umfassenden Regelung bedarf es auch nicht. Dem Außenhandel des Binnenstaats ist schon dann genützt, wenn eine zweimalige Zollabfertigung der Waren - die mehr oder weniger umständliche Transitabfertigung durch den Küstenstaat und die Einfuhr- bzw. Ausfuhrabfertigung durch den Binnenstaat - und die Kontrolle des eigenen Außenhandels durch die Behörden eines fremden Staates vermieden werden kann. Zwar ist es zur Erreichung dieses Zieles nicht notwendig, dem Binnenstaat einen Hafen oder Hafenteil zur ausschließlichen Nutzung und eigenen Verwaltung (so Thessaloniki) zu überlassen, sondern es würde genügen, den Zollbeamten des Binnenstaates Abfertigungsbefugnisse auf dem Territorium des Küstenstaats einzuräumen und Zollager des Binnenstaats zuzulassen. [3] Der

---

1) Auf Grund der Tatsache, daß der Küstenstaat keine Zölle erhebt, wird vielfach von "Freizone" gesprochen.

2) Vgl. Schröder, S. 18 ff.

3) Das Bestreben, möglichst solche besonderen Transiteinrichtungen zu schaffen, zeigt sich in Art. 8 I der "Konvention über den Transithandel von Binnenstaaten" (Convention on Transit Trade of Land-locked States", abgeschlossen in New York am 8. Juli 1965 (englischer Text bei Schröder, S. 107 ff.): "Zur Erleichterung des Transitverkehrs können Freizonen oder andere Zolleinrichtungen in den Eingangs- und Ausgangshäfen des Transitstaates durch Abkommen zwischen diesen Staaten und den Binnenstaaten eingerichtet werden."
Ein Entwurf Afghanistans, Laos und Nepals vom 9. März 1963 zu einer Transitkonvention (englischer Text bei Schröder, S. 99 ff.) sieht in

Küstenstaat müßte dann allerdings auf eigene Abfertigungsmaßnahmen (weitgehend) verzichten. Das Verfahren wird jedoch durch die Überlassung eines Hafenteils zur alleinigen Nutzung durch den Binnenstaat und durch Ausschluß dieses Gebietes aus dem Gebiet der Zollverwaltung des Küstenstaats sowie seiner Unterstellung unter die Zollbehörden des Binnenstaats vereinfacht. Vor allem wird auf diese Weise das Aufkommen von Kompetenzstreitigkeiten vermieden. Derartige Transithafenzonen dürfen ausschließlich dem Verkehr von und nach dem Binnenstaat dienen, nicht aber als Zwischenlagerplatz für Waren, die nach dritten Ländern bestimmt sind. Sie haben also nicht die internationale Funktion wie die Freihäfen und Hafenfreizonen (vgl. unten Thessaloniki und Argentinien/Bolivien).

Wohl die einzige Transithafenzone im Sinne eines zollrechtlich dem Binnenstaat unterstellten Hafenteils, die es in Europa je gegeben hat, ist die noch heute bestehende Jugoslawische Freizone in Thessaloniki, [1] die im folgenden näher beschrieben werden soll. Auch ihre Geschichte spiegelt die typischen Differenzen zwischen Küstenstaat und Binnenstaat wider, obwohl Jugoslawien - im Gegensatz zu dem früheren serbischen Staat - kein Binnenstaat mehr ist.

Fortsetzung der Fn. 3) von S. 416:

Art. 20 sogar folgendes vor: "Eine Freizone sollte in den Eingangs- und Ausgangshäfen des Transitstaates zur Verfügung gestellt werden, die ausschließlich unter der Kontrolle der Zollbehörden des Binnenstaates stehen. Die Einrichtung der Freizone soll durch Vertrag zwischen dem Binnenstaat und dem Küstenstaat erfolgen."

1) Die "Freizonen" für die Tschechoslowakei, die auf Grund des Versailler Vertrages in Hamburg und Stettin eingerichtet werden sollten, fallen nicht in diese Kategorie, da sie der Versailler Vertrag ausdrücklich unter das allgemeine deutsche Freizonen (Freihafen) -system stellte, ohne daß dem tschechoslowakischen Zoll irgendwelche Rechte eingeräumt wurden. So wurde der Tschechoslowakei auch lediglich ein Teil des Freihafengebiets verpachtet, der aber im übrigen den allgemein geltenden Rechtsnormen unterlag (vgl. Haas, in: Académie de Droit International, Recueil de Cours 1928, Band 21, S. 417). - Anders verhielt es sich mit dem Teil des Hafens von Fiume, der durch Vertrag vom 27. Januar 1924 von Italien an Jugoslawien verpachtet wurde: dort hatten jugoslawische Zollbeamte das Recht, jugoslawische Einfuhr- und Ausfuhrwaren abzufertigen, während dem italienischen Zoll die Überwachungsbefugnis belassen war (vgl. Soubbotitch, in: Annuaire de l'Association Yougoslave de Droit International, Première Année (1931), S. 162/163). - Nur Abfertigungsrechte in Zusammenarbeit mit dem italienischen Zoll wurden den

3. Die Jugoslawische Freizone von Thessaloniki

a) Geschichtliche Entwicklung

Die Bestrebungen, eine Transithafenzone für Jugoslawien in Thessaloniki einzurichten, gehen bis auf die Jahre 1906 - 1911 zurück, in denen der sogenannte "Zollkrieg" zwischen dem damaligen Serbien, das ohne Zugang zum Meer war, und dem es zur Adria begrenzenden Österreich-Ungarn stattfand. [1]

Der am 19. Mai 1913 zwischen Griechenland und Serbien abgeschlossene Beistandspakt sah in seinem Art. 7 vor, daß Griechenland alles unternehmen solle, um für einen Zeitraum von 50 Jahren den freien Import- und Exporthandel Serbiens über den Hafen von Thessaloniki und die Eisenbahnlinien nach Skoplje und Bitolj zu ermöglichen. [2] Ein entsprechendes Abkommen, das Serbien eine Freizone einräumte, war am 10. Mai 1914 unterzeichnet worden, konnte jedoch auf Grund des 1. Weltkrieges nicht ratifiziert werden. [3]

Obwohl es nach dem 1. Weltkrieg Zugang zum Adriatischen Meer bekommen hatte, hielt das vergrößerte Serbien (das "Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen") die Bestimmungen des Vertrages vom 10. Mai 1914, der inzwischen von Griechenland ratifiziert worden war, für nicht mehr ausreichend. Nach langem Zögern fand sich das wirtschaftlich geschwächte Griechenland zum Abschluß eines neuen Vertrages bereit. Dieser wurde am 10. Mai 1923 unterzeichnet und räumte Jugoslawien eine Freizone in Thessaloniki auf 50 Jahre ein. [4]

Schon bald darauf ergaben sich Streitigkeiten zwischen Jugoslawien und Griechenland über die Auslegung des Vertrages, insbesondere über den Umfang des über Thessaloniki erlaubten "Transits" (Art. 5 des Vertrages): Griechenland

---

Fortsetzung der Fn. 1) von S. 417:
ungarischen Zollbehörden durch Vertrag zwischen Italien und Ungarn vom 25. Juli 1927 in Fiume eingeräumt. Anders als im Falle Jugoslawiens wurde Ungarn jedoch kein besonderes Gebiet verpachtet (vgl. Haas, aaO, S. 420)

1) Österreich-Ungarn schloß seine Grenzen für serbische Produkte, da kein neuer Handelsvertrag zustande gekommen war. Serbien verhandelte daraufhin mit der Türkei über den Transit seiner Waren über den Hafen von Thessaloniki. Dem setzte allerdings der Ausgang der Balkankriege von 1912/13 ein Ende, da Thessaloniki griechisch wurde. Vgl. Soubbotitch, aaO, S. 152.

2) Soubbotitch, aaO, S. 153.

3) Vgl. Pisar, in: Foreign-Trade Zones, S. 276.

4) Vgl. Haas, aaO, S. 417; Soubbotitch, aaO, S. 153/154. Der Vertrag ist abgedruckt in: Nouveau Recueil Général de Traités, Band XXI (1929/30), S. 697 ff.

wollte ihn auf den Verkehr von und nach Jugoslawien beschränkt wissen, während die jugoslawische Regierung die Freizone auch für den Verkehr mit bzw. zwischen anderen Ländern gebrauchen wollte. Dies hätte faktische Folgen für die griechische Freizone in Thessaloniki mit sich gebracht. Ferner verlangte Jugoslawien eine Vergrößerung seiner Zone und erweiterte hoheitliche Befugnisse. [1] Die Regierung des Diktators Pangalos ging 1926 auf die jugoslawischen Forderungen ein, doch wurde dies nach dessen Sturz nicht vom Parlament gebilligt. [2] Schließlich einigte man sich am 17. Oktober 1928 in den sogenannten "Belgrader Protokollen", [3] nach denen die hoheitlichen Befugnisse Jugoslawiens gegenüber dem Vertrag vom 10. Mai 1923 nicht erweitert und die Freizone auf den Transit von und nach Jugoslawien beschränkt wurde. [4] Die Einzelheiten wurden allerdings erst in den am 17. März 1929 in Genf unterzeichneten Protokollen ("Protocoles qui ont pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la convention du 10 mai 1923 concernant la Zone Libre Serbe à Salonique") geregelt. [5] 1929 wurde die Zone endgültig eröffnet.

1941 mußte die Jugoslawische Freizone infolge des 2. Weltkrieges geschlossen werden, und erst 1954 konnte sie ihren Betrieb wieder aufnehmen. [6]

b) Ausgestaltung

Die Jugoslawische Freizone besteht aus einem Teil des Hafens von Thessaloniki, der auf 50 Jahre zur Nutzung durch Jugoslawien (damals noch das "Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen") abgetreten und der jugoslawischen Zollverwaltung unterstellt worden ist. Zu ihrem staatsrechtlichen Status heißt es in Art. II des Abkommens vom 10. Mai 1923:

> "Diese Zone bildet einen integrierenden Bestandteil des griechischen Territoriums und ist den griechischen Gesetzen sowie allgemein der griechischen Staatshoheit unterworfen, insbesondere was Polizeigewalt und Gerichtsbarkeit anbetrifft, wird aber als serbisches Zollgebiet angesehen und durch die Zollbehörden des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen verwaltet."

---

1) Soubbotitch, aaO, S. 154; vgl. auch Robeff, S. 102.
2) Soubbotitch, S. 155; Pisar, S. 276.
3) Abgedruckt in: Nouveau Recueil Général de Traités, Band XXI (1929/30), S. 708 ff.
4) Constantopoulos, S. 146/147.
5) Soubbotitch, S. 156. Abgedruckt in: Nouveau Recueil Général de Traités, Band XXI (1929/30), S. 708 ff.
6) Vgl. "Yugoslav Free Zone in the Port of Salonica" in: The Dock and Harbour Authority 1954, S. 136.

Daraus folgt, daß die Jugoslawische Freizone zwar griechisches Staatsgebiet geblieben ist, die Zollhoheit in diesem Gebiet jedoch vertraglich auf Jugoslawien übergegangen ist. Die griechischen Zollbehörden haben somit innerhalb der Jugoslawischen Freizone keinerlei Befugnisse und dürfen diese nicht einmal betreten.

Die Ankunft oder Abfahrt von Schiffen, die die Jugoslawische Freizone benutzen, unterliegen keiner Abfertigung und Überwachung durch griechische Behörden, mit Ausnahme der gesundheitspolizeilichen Kontrolle. Es sind jedoch den griechischen Behörden Kopien des Ladungsmanifestes und der Mannschaftsliste zu übergeben. Erstere braucht jedoch nur Zahl und Art der Packstücke anzugeben, nicht deren Inhalt. Alle anderen Formalitäten, auch die Abfertigung der Waren, werden ausschließlich von jugoslawischen Beamten ausgeführt, als ob die Waren auf ihrem Weg nach Jugoslawien griechisches Gebiet nicht zu durchqueren brauchten. Innerhalb der Freizone können die Waren gelagert und behandelt werden; die Herstellung irgendwelcher Erzeugnisse ist jedoch nicht gestattet.

Der Weitertransport nach Jugoslawien darf nur auf dem Schienenwege erfolgen. Die beladenen Waggons werden vom jugoslawischen Zoll versiegelt und sind damit jeder Kontrolle und Einflußnahme durch die griechischen Zollbehörden entzogen. Die einzigen griechischen Befugnisse bestehen darin, neben dem jugoslawischen Zollsiegel ein eigenes anzubringen oder den Transport (kostenlos) zu begleiten. An der jugoslawisch-griechischen Grenze wird dann nur noch die Unversehrtheit des (der) Siegels geprüft.

Der umgekehrte Weg von Jugoslawien zur Freizone erfolgt entsprechend. Wenn die Zollsiegel unversehrt sind, können die Waggons ohne weitere griechische Kontrolle in die Jugoslawische Freizone eingehen.

(Vgl. zum Verfahren Protokoll C zum Abkommen vom 10. Mai 1923 in: Nouveau Recueil Général de Traités, Band XXI (1929/30), S. 705; weiter "Protocole du Service du Port ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923, concernant la Zone Libre Serbe à Salonique" in: Nouveau Recueil, S. 710, und "Protocole du Service Douanier ayant pour but de ... " in: Nouveau Recueil, S. 728, beide vom 17. März 1929.)

Von besonderer Bedeutung ist ein Abschnitt der Belgrader Protokolle vom 11. Oktober 1928, das die Nutzung der Freizone auf den Transitverkehr von und nach Jugoslawien beschränkt:

> "... die serbisch-kroatisch-slowenische Zone darf nur für den serbisch-kroatisch-slowenischen Transit und Verkehr unter Ausschluß sämtlicher aus anderen Ländern stammender oder dorthin bestimmter Waren benutzt werden, wobei Einverständnis darüber besteht, daß serbisch-kroatisch-

slowenische Waren über die Zone nach Griechenland exportiert werden können (und umgekehrt) ... "

Auch der Hafenbetrieb innerhalb der Jugoslawischen Freizone wird von jugoslawischen Behörden ausgeübt. Zwar gelten die griechischen Strafgesetze und Polizeivorschriften wie im übrigen Teil des Hafens von Thessaloniki, doch bestimmt die jugoslawische Verwaltung im Einverständnis mit dem griechischen Hafenkapitän ein Règlement über Lotsenwesen, Ankern, Anlaufen, Festmachen, Beleuchtung, Beladen und Löschen von Schiffen, Verholen usw. In gewissem Umfange besteht in verwaltungsmäßiger Hinsicht eine Aufsicht des Hafenkapitäns über die Jugoslawische Freizone, doch haben die griechischen Behörden kein Recht, in den Betriebsablauf einzugreifen. Sie können lediglich die Einhaltung der vertraglichen Abmachungen überwachen.

4. Transiteinrichtungen in anderen Staaten

Ähnliche Abkommen wie zwischen Griechenland und Jugoslawien bestehen insbesondere in Lateinamerika zwischen den Binnenstaaten Bolivien [1] und Paraguay und ihren Nachbarstaaten Peru, Chile, Brasilien und Argentinien, es gibt sie aber auch in Afrika und Asien. In den weitaus meisten Fällen ist dem Binnenland jedoch kein bestimmtes Hafengebiet überlassen, [2] sondern nur ein (oder

---

1) Bolivien bezeichnet sich selbst nicht als Binnenstaat, sondern als ein des Zugangs zum Meer beraubter Küstenstaat. Vgl. Lang, S. 28.

2) In Barranqueras, einem Flußhafen am Parana, der von Schiffen bis zu 2000 BRT angelaufen werden kann, hat Argentinien durch Vertrag vom 19. September 1964 (abgedruckt in: Bolivia, Convenios, S. 67) eine Hafenzone Bolivien überlassen. Die Bolivien eingeräumten Rechte sind jedoch nicht so weitgehend wie die jugoslawischen in Thessaloniki. Diese Transithafenzone ist bis heute nicht in Betrieb genommen worden. Große Bedeutung kann sie für Bolivien kaum erlangen, da die Entfernung zwischen Bolivien und Barranqueras um ein Vielfaches größer ist als die zur Pazifikküste.
Ein ähnlicher Vertrag ist am 3. März 1969 zwischen Bolivien und Argentinien hinsichtlich der Überlassung eines Gebietes im Hafen von Rosario abgeschlossen worden. Bemerkenswert ist der Unterschied in der Abfassung der Artikel 1 der beiden Verträge, die ansonsten inhaltlich kaum voneinander abweichen:
In dem Vertrag über Barranqueras heißt es, Argentinien erkläre sich bereit, "in Barranqueras (Provinz Chaco) eine 'Freizone' einzurichten, für

mehrere) Schuppen, der als Zollager dient und in dem Beamte des Binnenstaates die Zollabfertigung vornehmen, [1] meist zusätzlich zur Transitabfertigung des Küstenstaats. Zum Teil werden lediglich besondere Lagerräume zur Verfügung gestellt, die nicht einmal von den Zollbehörden des Binnenstaates, sondern denen des Küstenstaates verwaltet werden (so insbesondere in Afrika und Asien). In diesem Fall dient die Einrichtung nur der verwaltungsmäßigen Vereinfachung und Erleichterung der Überwachung des Transitverkehrs durch den Küstenstaat, nicht aber, um dem Binnenstaat Vergünstigungen einzuräumen.

Fortsetzung der Fn. 2) von S. 421:

in Bolivien erzeugte Exportgüter und für jene Güter, die in dieses Land eingeführt werden und zum dortigen Gebrauch und Verbrauch bestimmt sind." Hinsichtlich Rosarios ist demgegenüber bestimmt, daß sich Argentinien bereit erkläre, "zugunsten Boliviens eine 'Freizone' im Hafen von Rosario (Provinz Santa Fé) abzutreten ..." Praktische Unterschiede scheinen aus der abweichenden Formulierung nicht zu folgen. Nach Auskünften aus Argentinien ist die bolivianische Transithafenzone in Rosario in Betrieb.

1) So etwa in Arica und Antofagasta in Chile oder Mollendo und Matarani in Peru, wo Bolivien Zollager unterhält und die Abfertigung durch eigene Beamte vornehmen läßt. Lang (S. 36) schildert das Verfahren wie folgt: "Die für Bolivien in Arica und Antofagasta an Land geschafften Waren werden, wie es Artikel 7 Abs. 2 des Friedensvertrages und Artikel 2 des Vertrages vom 6. August 1912 vorsehen, von der Mole in verschlossenen Waggons in das bolivianische Zollager gefahren und dort von bolivianischen Zollbeamten abgefertigt. In versiegelten Wagen bringt der Zug die Güter dann nach La Paz."

In der "Declaración de Arica" vom 25. Januar 1953 (abgedruckt in: Bolivia, Convenios, S. 219) heißt es sogar in Artikel 1: "Jede Art von Waren, ohne eine Ausnahme, die sich im Transit durch chilenisches Territorium von oder nach Bolivien befindet, steht unter der ausschließlichen Hoheit und Befugnis der bolivianischen Zollbehörden ... von dem Augenblick an, in dem die chilenischen Behörden die Ladung den bolivianischen Zollbeamten übergeben. Diese Übergabe muß in Übereinstimmung mit dem Wortlaut und dem Geist des Vertrages in dem Augenblick erfolgen, in dem die Ladung in dem chilenischen Hafen ankommt, ohne Einschaltung irgendeiner Behörde, wobei die Orte, an denen die Waren gelagert werden, auch als bolivianischer Zollbezirk angesehen werden." Nach Lang, S. 36, Fußnote 85, ist die Erklärung von Arica "als bloßes Programm ohne rechtlich verbindliche Wirkung geblieben".

Zu Mollendo und Matarani vgl. das Transitabkommen zwischen Bolivien und Peru in: Bolivia, Convenios, S. 388). Nach dessen Art. 4 Abs. 1 kön-

Man sollte nur dann von "Transithafenzone" sprechen, wenn dem Binnenland ein geschlossenes Hafengebiet überlassen worden ist, wie etwa im Falle Thessalonikis und Rosarios. Die Bezeichnung "Freihafen" ist hierbei überhaupt zu vermeiden (vgl. oben S. 22). In den Fällen, in denen dem Binnenstaat nur ein Schuppen als Zollager und gewisse Abfertigungsbefugnisse zugestanden worden sind, mag von besonderen "Transiteinrichtungen" gesprochen werden; mit der Bezeichnung "Transithafenzone" und "Transitzone" würden sich jedoch falsche Vorstellungen über räumliche Ausdehnung und Umfang der Privilegien verbinden.

In der Regel darf in diesen Gegenden ein Transit von Waren durch den Küstenstaat nach dem Binnenstaat nur über die Transithafenzonen oder sonstigen Einrichtungen und auch nur auf genau bezeichneten Transportwegen erfolgen. Eine Freizügigkeit des Transits wie in Europa ist weder in Lateinamerika noch in Afrika oder Asien erreicht. Das dürfte u. a. darauf zurückzuführen sein, daß der Transitverkehr der Binnenstaaten nicht nur in deren Interesse, sondern ebenso im Interesse der europäischen Küstenstaaten liegt, die daraus wirtschaftlichen Nutzen ziehen. Andererseits wollen die europäischen Küstenstaaten die Binnenstaaten selbst als Transitstaaten benutzen (z. B. in den Relationen Nordeuropa - Italien oder Balkan). Der Transit ist daher in Europa nie ein spezifisches Problem der Binnenstaaten gewesen, so daß eine allgemeine Regelung im Interesse aller Beteiligten lag.

Diese beiden Gründe, die in Europa seit langem eine zufriedenstellende Transitregelung bewirkten - das Interesse der Küstenstaaten an den Einnahmen aus dem Transitverkehr zu den Binnenstaaten und ihr Interesse an einer Nutzung der Binnenstaaten für den eigenen Transit - fehlen in Asien und Lateinamerika fast völlig. Einmal reichen die Transportkapazitäten der dortigen Binnenstaaten kaum aus, den eigenen Verkehr zu bewältigen, zum anderen mangelt es an einem regionalen Güteraustausch wie innerhalb Europas. Fast immer spielt sich der Außenhandel dort in den Relationen Nordamerika oder Europa ab, so daß ein Binnenstaat zwar großes Interesse an einem Transit zur Küste hat, nicht aber der Küstenstaat Interesse an einem Transit durch den Binnenstaat. [1)]

Fortsetzung der Fn. 1) von S. 422:

nen beide Staaten in den Transithäfen und -plätzen vorgeschobene Zollstellen unterhalten. Hier wird die Abfertigung der Transitwaren allerdings gemeinsam von den peruanischen und bolivianischen Zollbehörden vorgenommen.

1) Vgl. dazu Schröder, S. 32/33.

In welchem Umfang dem Binnenstaat besondere Rechte eingeräumt sind, insbesondere ob diesem ein bestimmtes Gebiet überlassen und von seinen Zollbehörden Abfertigungsmaßnahmen durchgeführt werden können, läßt sich für Lateinamerika, Afrika und Asien kaum feststellen. Vielfach ist überhaupt nicht klar, ob die entsprechenden Verträge - sofern deren Wortlaut zugänglich ist - verwirklicht worden sind und nicht nur Programmsätze und Absichtserklärungen darstellen (so offenbar häufig in Lateinamerika, siehe Fußnote 1, S. 422). Berichte in Zeitungen und Zeitschriften sind nicht verläßlich, da sie den Abschluß eines Transitvertrages schon mit seiner Verwirklichung gleichsetzen und zudem ohne Unterscheidung von Freihäfen, Freihafenzonen, Transitzonen, Transitlagern usw. sprechen.

ORTS- UND LÄNDERVERZEICHNIS

Abkürzungen: G = Geschichte, D = Darstellung, V = Verwaltung

A

Aalborg 135
Afars und Issars, Territorium der 4
Ägypten II, 269
Aleppo 232, 237
Algeciras 182
Alicante 13, 182, 205
Altona 26, 27, 28, 32, 33, 39
Amazonas 2
Ancona 92, 95
Antofagasta 422
Antwerpen 147
Argentinien 2, 316, 421
Arica 2, 422
Arrecife 179
Aruba 21, 320, 366, 367, 408

B

Bahama-Inseln 3
Bagdad 235
Bahrain IV, 235
Bangor Township 300, 315
Bar 182
Barcelona 181, 182, 200 (V)
Bari 95, 97, 122
Barranqueras 421
Barranquilla 21, 320, 378, 379, 380, 385 (V), 403, 410, 412
Bayonne (Frankreich) 123
Bayonne (USA) 300, 315
Beirut 232, 233, 237, 241, 243, 245 (V), 408, 410, 411
Belgien 124
Belgrad 182
Bermuda-Inseln 319, 320 (G), 322 (D), 399, 408, 412
Bilbao 181, 204 (V)
Boca Chica 320
Bolivien 421, 422

	Bombay	235
	Bordeaux	124
	Brake	25, 26, 27, 32, 33, 39
	Brasilien	2, 316, 421
	Bremen	5, 8, 11, 17, 18, 20, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 41, 45, 52, 64, 66, 69, 76, 77, 78, 83 (V), 133, 134, 410, 411
	Bremerhaven	24, 26, 30, 32, 41, 52, 76, 87 (V)
	Brindisi	95, 98, 103, 108
	Brügge	124
	Budapest	231
	Buenaventura	321, 378, 380, 386
C	Cádiz	181, 182, 200 (V), 231
	Cagliari	95
	Cali	379, 380
	Cartagena	380
	Catania	95
	Ceuta	3, 181
	Ceylon	235
	Chafarinen-Inseln	181
	Chetumal	2
	Chile	2, 421, 422
	Coatzacoalcos	317, 412
	Colón	5, 21, 319, 344, 345, 347, 350, 351, 352 (V), 403, 408, 410, 412
	Colonia	21, 317, 388, 389, 391, 392, 393
	Concepcion del Uruguay	316
	Cristóbal	347
	Cuba	III, 319
	Cúcuta	379, 380
	Curacao	21, 320, 366, 373, 408
	Cuxhaven	28, 29, 30, 32, 41, 89 (V)
D	Dakar	271
	Damaskus	232, 237
	Dänemark	133 (G), 139 (D), 399, 402, 403, 411
	Danzig	39, 40, 41, 230
	Deutschland	23 (G), 43 (D), 399, 403, 404, 410
	Djibouti	4, 8

	Dominikanische Republik	319 (G), 355 (D), 399, 406, 407, 408
	Dünkirchen	123
E	Eilat	234
	Emden	33, 41, 89 (V), 411
	Ensenada	2
F	Feuerland	2
	Finnland	137 (G), 170 (D), 399
	Fiume	93, 94, 95, 100, 182, 417
	siehe auch Rijeka	
	Flensburg	37, 38, 51
	Frankreich	123
	Freeport (Bahama)	3
G	Gdingen	230
	Geestemünde	24, 25, 27, 32, 38
	Georgetown	3
	Gent	124
	Genua	92, 93, 95, 97, 98, 103, 115, 121 (V)
	Göteborg	134, 136, 156, 164 (V), 176
	Grand Bahama	3
	Graz	231
	Griechenland	183 (G), 220 (D), 399, 410, 411, 418
	Guaymas	317, 318, 319
H	Haifa	232, 233, 234
	Haina	320
	Hamburg	5, 8, 11, 20, 23, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 43, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 71 ff. (Freihafenamt), 78 (V), 112, 134, 407, 409, 411, 417
	Harburg	28
	Hanko (Hangö)	137, 170, 171, 172, 173, 175, 176 (V)
	Hannover	24
	Helsinki	137, 170, 171, 175, 176(V)
	Homs	232, 237
	Honkong	4, 8
	Honolulu	299, 300, 315
I	Imperia	97, 115, 122 (V)
	Indien	235

	Iquique	2
	Irak	234
	Ireland Island	320, 322, 323, 325, 327, 328 (V), 408, 410
	Iskenderun	232
	Israel	233
	Istanbul	232
	Italien	7, 92 (G), 97 (D), 399, 403, 411, 417
J	Jordanien	234
	Jugoslawien	182 (G), 206 (D), 399, 402, 408, 409, 410, 411, 417, 418 (Jugoslawische Freizone Thessaloniki)
K	Kanarische Inseln	3, 179, 180
	Kandla	19, 235
	Kaohsiung	21, 236, 257, 258, 264, 267, 407, 408, 409, 410
	Kiel	37, 41, 78, 91
	Kolumbien	320 (G), 378 (D), 399
	Königsberg	33
	Kopenhagen	5, 20, 133, 134, 140, 141, 143, 146, 147, 148 (V), 163, 403, 410, 411
	Koper	182, 217 (V), 218
	Kotka	138
L	La Coruna	182, 204 (V)
	La Paz	2
	La Plata	316
	La Romana	320, 355, 357, 359, 360, 361, 362, 364 (V), 406, 407, 408, 412
	Las Palmas	3, 179
	Lattakia	233
	Lehe	38
	Lettland	230
	Libanon	232 (G), 237 (D), 399, 401, 405
	Libau	230
	Liberia	270 (G), 281 (D), 399
	Libyen	269
	Linz	231
	Litauen	40
	Livorno	92, 93, 97, 121

	Lomé	21, 270, 271, 288, 289, 290, 291, 293, 404
	Los Angeles	299
	Lübeck	23, 27, 38
M	Malaysia	3
	Malmö	134, 136, 156, 166 (V), 176
	Malta	183
	Manaus	2, 8, 316
	Marsaxlokk	183
	Marseille	123
	Marokko	269 (G), 272 (D), 399, 404, 406, 409
	Matanzas	319
	Matarani	422
	Matias Romero	318, 319, 331, 400, 402
	Mayaguez	299, 399
	Melilla	3, 181
	Memel	40
	Messina	92, 95, 99, 103, 108
	Mexiko	2, 317 (G), 329 (D), 399, 402, 404, 407
	Mina Sulman	IV, 235
	Mobile	299
	Mollendo	422
	Monrovia	21, 270, 281, 284, 285, 286 (V), 410
	Montevideo	393
N	Nantze	257
	Neapel	92, 93, 95, 97, 99, 103, 115, 121
	Neufahrwasser	33, 39
	New Orleans	299, 300, 314, 400
	New York	298, 299, 300, 314
	Niederlande	124 (G), 126 (D)
	Niederländische Antillen	319, 320 (G), 366 (D), 374 (V), 399, 401, 403, 404, 405, 412
	Novi Sad	182
	Nueva Palmira	21, 317, 388, 389, 391, 392, 393, 398, 412
O	Oranjestad	320
	Orotava	179
	Ostende	147
	Österreich	231

P	Palermo	95, 97, 115, 121
	Palmaseca	321, 378, 379
	Panama	319 (G), 344 (D), 399, 405
	Paraguay	421
	Pasajes	182, 205 (V)
	Penang	3
	Peru	421
	Piräus	183, 184, 220, 222, 224, 228 (V)
	Ploce	182
	Polen	230
	Portland	300
	Port Said	269
	Portugal	230
	Puerto de Cabras	179
	Puerto Mexico	317, 318, 319
	Puerto Plata	320, 355, 356, 357, 358, 365
	Pula	182
	Punta Caucedo	320, 355, 356, 360
Q	Quintana Roo	2
R	Rijeka	182, 217 (V)
	Rio de Janeiro	316
	Rom	97
	Rosario	316, 421, 423
	Rotterdam	125, 129
	Ryukyu-Inseln	IV
S	Salina Cruz	317, 318, 319, 412
	San Antonio	299
	San Francisco	299, 300, 314
	San Pedro de Macoris	320, 356
	San Sebastián	179
	Santa Cruz de la Palma	179
	Santa Cruz de Tenerife	179
	Santa Marta	380
	Santa Rosa del Cuareim	391
	Santa Rosalia	2
	Santander	181, 182, 204 (V)
	Santo Domingo	358, 363
	Saudi-Arabien	234
	Savannah	300

	Savona	95
	Schweden	10, 135 (G), 153 (D), 399, 403, 404, 409, 410, 411
	Seattle	299, 300, 315
	Senegal	271
	Shannon	5
	Sibenik	182
	Singapore	4, 8, 21, 235 (G), 247 (D), 253 (V), 399, 404, 410, 411
	Sisak	182
	Solbad Hall	231
	Somaliland, Französisch	siehe Afars und Issars
	Sonora	2
	Spanien	7, 13, 179 (G), 185 (D), 399, 403, 404, 406, 408, 410, 413
	Split	182, 217 (V)
	Stettin	33, 36, 37, 230, 417
	Stockholm	136, 156, 168 (V), 176
	Syrien	III, 233
T	Taichung	257
	Taiwan	236 (G), 257 (D), 399, 404, 405, 406, 407, 408, 412
	Tarapaca	2
	Tanger	269, 270, 272, 273, 274, 275, 277, 278, 279, 280 (V), 406, 407, 410, 411
	Thessaloniki	22, 183, 220, 222, 224, 225, 229 (V), 417, 418 (Jugoslawische Freizone), 423
	Togo	270, 271 (G), 288 (D), 399, 404
	Toledo (USA)	299, 300, 315
	Topolobampo	319
	Triest	21, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 108, 111, 112, 115 (V), 407, 408
	Trincomali	235
	Tripoli (Libanon)	233
	Tripolis (Libyen)	279
	Tschechoslowakei	417
	Tunesien	269, 270
	Türkei	232
	Turku	137, 170, 171, 175 (V)

U	Ungarn	231, 417
	Uruguay	317 (G), 388 (D), 397 (V), 399, 407, 408, 409, 410, 412
	USA	10, 298 (G), 300 (D), 311 (V), 399, 404, 405, 407, 408, 410, 411
	Ushuaia	2
V	Valverde	179
	Vasa	138
	Venedig	92, 93, 95, 99, 103, 108, 117 (V)
	Vigo	182, 200 (V), 231
W	Wesermünde	38, 51
	Wien	231
	Willemstad	320
X	Xcalak	2
Z	Zadar	182

VERZEICHNIS DER HAFENPLÄNE

Beirut	246
Bremen	86
Bremerhaven	88
Cádiz	202
Colón	354
Emden	90
Göteborg	165
Hamburg	81, 82
Hanko	177
Kaohsiung	268
Kopenhagen	151
Koper	219
La Romana	365a
Lomé	297
Malmö	167
Monrovia	287
Oranjestad	377
Piräus	227
Rijeka	219
Salina Cruz	342
Singapore	256
Triest	118
Turku	178
Venedig	120
Willemstad	376

Lebenslauf

Am 16. Juli 1945 wurde ich als Sohn des Kaufmanns August Pawlik und seiner Ehefrau Helene, geb. Augustin, in Bremen-Vegesack geboren. Ich bin deutscher Staatsangehöriger.

Nach dem Besuch der Volksschule in Bremen-Blumenthal und des Gerhard-Rohlfs-Gymnasiums in Bremen-Vegesack bestand ich dort am 18. Februar 1964 die Reifeprüfung.

Mit dem Sommersemester 1964 begann ich das Studium der Rechtswissenschaft an der Universität Münster. Am 1. März 1969 legte ich vor dem Justizprüfungsamt bei dem Oberlandesgericht Hamm die erste juristische Staatsprüfung ab.

Nach längerem Aufenthalt in Großbritannien wurde ich am 1. August 1969 zum Gerichtsreferendar in Bremen ernannt. Während der Ausbildungszeit war ich sieben Monate für Arbeiten an der vorliegenden Dissertation vom Dienst beurlaubt. Die große juristische Staatsprüfung legte ich am 8. März 1973 vor dem gemeinsamen Prüfungsamt der Länder Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein ab.

Am 11. April 1973 wurde ich unter Berufung in das Richterverhältnis auf Probe zum Richter ernannt und bin seitdem im bremischen Justizdienst tätig.

Peter-Michael Pawlik